NR 51 (1119) ● 17 GRUDNIA 1972 ● CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI). Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia „Wrocławia" Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY
Zastępca
redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI
Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch". Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10.50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 10401 A—37

WKŁ

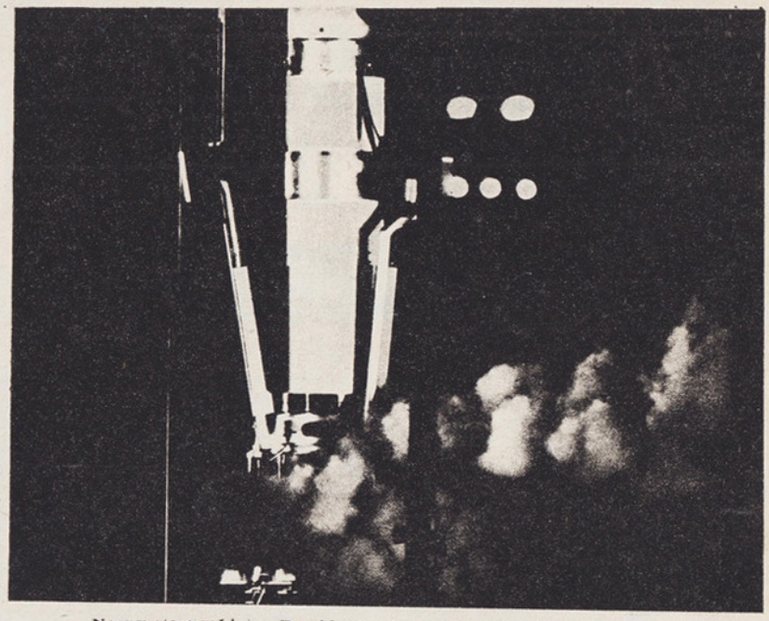
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZA OKŁADKA: Finka Kati Sundstrom, wybrana międzynarodową Miss Lotnictwa 1972, odwiedziła kabinę pilotów polskiego samolotu IŁ-62 „Mikołaj Kopernik" w czasie jego pobytu na lotnisku w Helsinkach. Zdjęcie: M. Kobrzyński

ROK 1972 mija w nauce światowej m. in. pod hasłem ochrony środowiska. Zanieczyszczenia atmosfery, emitowane obficie przez ośrodki przemysłowe i aglomeracje miejskie, gromadzą się i rozchodzą w dolnych warstwach atmosfery, na tych warstwach więc koncentruje się uwaga badaczy problemu. Jednakże rozwój techniki kosmicznej sprawił, że różnorodne zanieczyszczenia przedostają się także i do górnej atmosfery — stratosfery, rozpoczynającej się na wysokości ok. 11 km, i do warstw wyższych, sięgając nawet wysokości kilkuset kilometrów. Czy w związku z tym można uważać także i górną atmosferę za środowisko zagrożone? Nauka współczesna odpowiada twierdząco na to pytanie, chociaż nie potrafi jeszcze dać jasnego obrazu wielkości tego zagrożenia, ani przewidzieć wszystkich jego konsekwencji.

Istnieje kilka możliwych źródeł zanieczyszczeń górnej atmosfery.



Nocny start rakiety „Poseidon" z kosmodromu w Cape Kennedy.

GÓRNA ATMOSFERA ŚRODOWISKO ZAGROŻONE?

Dr inż. JACEK WALCZEWSKI

Pierwszym z nich są produkty spalania materiałów pędnych rakiet kosmicznych. Wielkie rakiety nośne współczesnych satelitów i statków kosmicznych spalają setki, a niekiedy nawet tysiące ton paliw w czasie każdego lotu. Powstałe w ten sposób produkty gazowe wprowadzane są do atmosfery na różnych wysokościach i mieszają się z gazami atmosferycznymi, zmieniając skład górnej atmosfery. Podobny efekt dają różne produkty odpadkowe techniki kosmicznej, jak spalające się w atmosferze rakiety lub ich elementy oraz różne substancje, wprowadzane celowo do atmosfery dla celów doświadczalnych. Innym jakościowo źródłem zanieczyszczeń są wybuchy jądrowe w górnej atmosferze. Wprawdzie jest to obecnie tylko źródło potencjalne, gdyż wybuchów takich nie przeprowadzano od 10 lat, należy jednak pamiętać o istnieniu zagrożenia tego typu, realnego tak długo, jak długo nie wszystkie kraje dysponujące bronią jądrową zadeklarowały odstąpienie od eksplozji nuklearnych w atmosferze. Wszelkiego rodzaju eksplozje jądrowe w atmosferze, nawet przeprowadzane w pobliżu powierzchni Ziemi, wprowadzają do górnej atmosfery znaczną ilość substancji radioaktywnych. Wiatry, wiejące na dużych wysokościach, powodują przenoszenie tych zanieczyszczeń do miejsc niezwykle odległych od miejsca wybuchu. Podczas wybuchu emitowane są szybkie elektrony, które — jeśli wybuch nastąpił na wysokości rzędu kilkuset kilometrów — zaczynają krążyć w ziemskim polu magnetycznym tworząc sztuczną strefę promieniowania ponad Ziemią. Również promieniowanie ultrafioletowe wybuchu może poważnie wpłynąć na koncentrację ozonu w warstwie ozonowej stratosfery. Warstwa ta odgrywa poważną rolę w strukturze cieplnej całej atmosfery oraz w regulowaniu dopływu nadfioletowej części promieniowania słonecznego do powierzchni Ziemi. Naruszenie jej stanu naturalnego może mieć skutki trudne w pełni do przewidzenia.

W 1958 r. i w 1962 r. USA przeprowadziły serie eksperymentalnych eksplozji jądrowych na wysokościach rzędu 500 km. Mimo iż eksplodowano wówczas stosunkowo niewielkie ładunki (w granicach 2 kiloton), można było obserwować efekty o zasięgu globalnym — powstanie na okres kilku miesięcy nowych pierścieni radiacyjnych wokół Ziemi, pojawienie się zórz polarnych na stosunkowo niskich szerokościach geograficznych, zakłócenia w radiokomunikacji.

Wróćmy jednak do sprawy bardziej obecnie aktualnej, a mianowicie zanieczyszczenia górnej atmosfery produktami odpadkowymi techniki kosmicznej. W miarę doskonalenia silników rakietowych zmieniają się składy stosowanych materiałów pędnych — nie zawsze dane na ten temat są aktualnie publikowane, nie wszystkie też starty wielkich rakiet są rejestrowane oficjalnie wraz ze szczegółami odnośnie ilości użytych materiałów pędnych. Utrudnia to sporządzenie pełnego bilansu rodzaju i ilości substancji wprowadzanych rocznie w sposób sztuczny do górnej atmosfery, a przewidywanie skutków tego oddziaływania wymaga tych danych. Skutki zanieczyszczenia mogą być bardzo zróżnicowane nie tylko w zależności od rodzaju i ilości zanieczyszczenia, ale również od wysokości na jakiej występuje. Dotychczasowe badania wydają się wskazywać na to, że szczególną uwagę winno poświęcić się sprawie zanieczyszczenia stratosfery w zakresie wysokości 15—50 km. Warstwa ta odznacza się bowiem z jednej strony właściwością szczególnie długiego przechowywania otrzymanych dawek zanieczyszczeń, z drugiej strony jest nośnikiem wspomnianej już wyżej warstwy ozonowej mającej duże znaczenie dla struktury termicznej atmosfery, a zatem pośrednio — dla klimatu Ziemi i warunków życia w biosferze.

Powyżej stratosfery, gdzie występuje szybko rosnąca z wysokością jonizacja atmosfery, wiele składników gazów wylotowych rakiet może wpływać na zawartość swobodnych elektronów, a zatem na stan elektryczny atmosfery. Niektóre metale jak sód i lit, wprowadzone nawet w stosunkowo małych ilościach (rzędu kilkudziesięciu do kilkuset kilogramów) mogą w istotny sposób naruszyć stan naturalny atmosfery w tym zakresie. Najłatwiej zauważalnymi skutkami zmian charakterystyk elektrycznych jonosfery byłyby przesunięcia warstw jonosferycznych i zmiany warunków radiokomunikacji.

Górna atmosfera jest filtrem, przez który przechodzi promieniowanie słoneczne docierające do warstw niższych i do powierzchni Ziemi. Zmiany charakterystyk tego filtru mogą spowodować zarówno zmiany w składzie promieniowania docierającego do powierzchni, jak i zmieniać rozkład energii w atmosferze, w jej przekroju pionowym i poziomym.

Warto przy okazji przypomnieć, że polskie środowisko naukowe jako jedno z pierwszych zwróciło uwagę na problem sztucznego oddziaływania człowieka na górną atmosferę i na konieczność kompleksowych badań w tej dziedzinie. Właśnie w Krakowie, z inicjatywy Oddziału Krakowskiego Polskiego Towarzystwa Astronautycznego i pracowników naukowych PIHM odbyło się już 8—9 listopada 1968 r. sympozjum na temat „Sztuczne oddziaływania na atmosferę i przestrzeń okołoziemską". Udział wzięli meteorolodzy, fizycy, inżynierowie, biolodzy i pracownicy z różnych krajowych ośrodków naukowych, a materiały sympozjum zostały opublikowane w periodyku „Postępy astronautyki". Inicjatywa ta miała charakter pionierski, gdyż podjęta została jeszcze przed słynnym apelem U Thanta.

NASZA ANKIETA

MŁODZIEŻ LOTNICZA

jej aspiracje i opinie

WYBITNY polski uczony, znakomity aerodynamik, pionier studiów lotniczych w naszym kraju w okresie międzywojennego dwudziestolecia — prof. dr Czesław Witoszyński, był wielkim przyjacielem młodzieży lotniczej. Przy każdej okazji podkreślał, żeby pamiętać o młodych i liczyć się z ich opinią. Ma ona swe aspiracje i ma swe poglądy. Serdecznie bliskie są jej marzenia o skrzydłach i o lataniu. A lotnictwu — wiadomo — entuzjazm i zapał młodzieży jest niezbędnie potrzebny. Łatwo tu dostrzec zbieżność spraw młodego pokolenia ze sprawami rozwoju naszego lotnictwa — jego współczesności i przyszłości.

W naszych aeroklubach szkoli się i uprawia sport lotniczy setki młodzieży. Ma ona w Polsce Ludowej otwartą szansę zaspokojenia swych lotniczych ambicji, odpowiednie warunki, jakich nie miało żadne dotychczasowe pokolenie lotnicze Polaków, m.in. właśnie dlatego, ponieważ szkolenie lotnicze i latanie jest u nas — dzięki pomocy państwa — bezpłatne.

Młodzież nasza ma zapewnioną szkołę, pracę i poprawiające się warunki życiowego startu. Korzysta z rosnącej opieki państwa i coraz rozleglejszych zdobyczy społeczno-cywilizacyjnych. Jest silna i zdrowa, pełna energii, dysponuje wysokimi kwalifikacjami i dużym zasobem wiedzy. W rozwój naszego lotnictwa, wspólnie ze starszą generacją, zawsze wnosiła i wnosi swój wielki wkład, budując i rozwijając polskie skrzydła.

To są prawdy oczywiste. Ale jaką jest dzisiaj? Co robi? Jak trafia do lotnictwa? Dlaczego lata? Jakie są jej aspiracje i opinie? Jak godzi uprawianie sportu lotniczego z nauką w szkole? Co jej się podoba — a co nie? Co proponuje, aby nasza lotnicza praca i działalność była lepsza — uwieńczona sukcesami? Pytań może być zresztą znacznie więcej.

ANKIETA ANONIMOWA

Pokusiliśmy się więc o małą sondę wśród aeroklubowej młodzieży lotniczej. Korzystając z sesji wyjazdowych Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej MK w Lisich Kątach i w Lesznie (październik i listopad), przeprowadziliśmy ankietę anonimową wśród zdających egzaminy na licencję pilotów szybowcowych, skoczków spadochronowych i pilotów samolotowych. Ankietą objęliśmy 160 młodych ludzi w wieku od 16 do 30 lat, w tym 26 kobiet (od 16 do 24 lat), którzy reprezentowali 31 aeroklubów (Łódź, Olsztyn, Kielce, Kraków, Warszawa, Toruń, Opole, Słupsk, Lublin, Świdnik, Bydgoszcz, Gdańsk, Grudziądz, Szczecin, Inowrocław, Mielec, Włocławek, Lublin, Bielsko-Biała, Katowice, Poznań, Radom, Wrocław, Płock, Elbląg, Częstochowa, Ostrów Wlkp., Białystok, Zielona Góra, Jelenia Góra i Nowy Sącz) oraz CWL Leszno Wlkp. Zestaw ankietowanych wydaje nam się dość reprezentatywny, albowiem obejmuje różne środowiska i grupy społeczne oraz prawie wszystkie aerokluby w kraju.

Nasi respondenci udzielali odpowiedzi szczerze, na ogół bez skrępowania, nawet z pewnym odcieniem zadowolenia, że ktoś ich pyta o sprawy osobiste i o opinię o własnym aeroklubie. Można też było odnieść wrażenie, że raczej rzadko (poza domem) rozmawiali z kimś na tematy żywo, jak się okazało, ich obchodzące. Brak czasu (ankietowani zajęci byli przecież zdawaniem egzaminów na licencje) ograniczał — siłą rzeczy — rozwinięcie tematu. Dlatego odpowiedzi były z reguły krótkie, czasem tylko nieco szersze — ale tylko wtedy, kiedy chodziło o uwagi krytyczne.

KIM SĄ?

nasi korespondenci, którzy zdawali egzaminy na licencję przed PLKE w Lisich Kątach i w Lesznie Wlkp.?

Wiek ilustruje poniższe zestawienie:

lat	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
ilość	11	18	44	28	21	4	5	2	6	3	2	2	2	2

Jak z tego wynika dominowała młodzież w wieku 16 — 20 lat (co stanowi ponad 75% ankietowanych), przy czym najliczniej reprezentowana jest w tej grupie młodzież 18-letnia, przeważnie nowo wyszkoleni szybownicy i skoczkowie spadochronowi. Nasuwa się tu uwaga, że tak jedni jak i drudzy (mowa o 18-latkach) zdają egzamin na licencję chyba o rok za późno?! To samo odnieść można z równym powodzeniem do młodzieży w wieku 19 i 20 lat; co szczególnie ważne — w tej ostatniej grupie wieku (19 i 20-latków) znajduje się malutka grupa młodzieży ubiegająca się o licencję pilota samolotowego turystycznego.

Zawód. Ponad 75% ankietowanych stanowiła młodzież ucząca się, z tego ponad 55% było uczniami szkół średnich. W szczegółowym rozbiciu przedstawia się to następująco: 53 było uczniami technikum, 30 — liceum, 18 — studentami, 10 — uczniami zasadniczych szkół zawodowych (skoczkowie), 6 — uczęszczało do szkół pomaturalnych. Poza tym wśród ankietowanych było: 15 techników, 5 mechaników, 3 górników i 3 ślusarzy, po 2 inżynierów, nauczycieli i pracowników umysłowych oraz po 1 kowalu, tokarzu i frezerze.

Specjalność lotnicza. Wśród naszych respondentów było 98 szybowników (w tym 12 kobiet), 52 spadochroniarzy (w tym 14 kobiet) i 10 pilotów samolotowych. Interesujące z punktu widzenia wyszkolenia są ich dane odnośnie wylatanych godzin i wykonanych skoków. Do egzaminów na licencję przystępowali oni po pierwszym, drugim, trzecim, a także i czwartym (szybownicy) roku uprawiania sportu lotniczego. Zwraca uwagę duży rozrzut ilościowy wylatanych godzin i wykonanych skoków, co szczegółowiej ilustruje u szybowników tabela I. Zestawieniami objęliśmy tylko szybowników pierwszych 4 lat szkolenia. Trafili się nam jednak respondenci, którzy zdawali egzaminy na licencje po 5, 6, 7, a nawet i 8 latach przynależności do aeroklubów, z nalotem od 48 do 80 godzin, co w większości spowodowane było przerwą w lataniu z różnych przyczyn. Podobnie sprawa wygląda ze spadochroniarzami (patrz tabela II). Szybownicy i spadochroniarze zdają egzamin na licencje w większości po 2 roku szkolenia. Jeżeli chodzi o pilotów samolotowych, to przystępują oni do egzaminów na licencje po wylataniu od 23 do 40 godzin. Z ankietowanej dziesiątki pilotów — 6 miało po 30 wylatanych godzin, a pozostali — 23, 25, 28 i 40 godzin.

Tabela I. Ilość wylatanych godzin przez ankietowanych szybowników

Ilość wylatanych godzin	31—40	41—50	51—60	61—70	71—80	81—90	91—100	101—110	111—120
Piloci po 1 roku szkolenia	2	2	—	—	—	—	—	—	—
Piloci po 2 roku szkolenia	10	19	10	10	4	1	—	1	1
Piloci po 3 roku szkolenia	3	5	4	3	—	—	1	—	—
Piloci po 4 roku szkolenia	—	2	—	1	3	1	1	1	—

Tabela II. Ilość wykonanych skoków przez ankietowanych spadochroniarzy

Ilość wykonanych skoków	41—50	51—60	61—70	71—80	81—90	91—100
Skoczkowie po 1 roku szkolenia	3	5	2	2	—	—
Skoczkowie po 2 roku szkolenia	8	7	4	3	2	2
Skoczkowie po 3 roku szkolenia	1	2	1	1	1	—

JAK TRAFILI DO AEROKLUBÓW

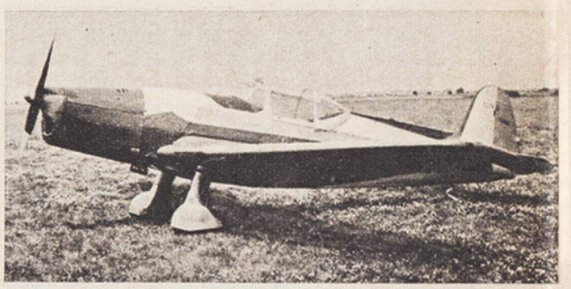
Na pytanie, co w ogóle wpłynęło na zainteresowanie się naszych respondentów lotnictwem, że rozpoczęli szkolenie w aeroklubach — odpowiadali dość różnie. 30 ankietowanych podkreśliło tradycje rodzinne. Ojciec, matka, rodzeństwo, bliższa lub dalsza rodzina, mieli bezpośrednie związki z lotnictwem poprzez pracę zawodową służbę w latach wojny lub działalność sportową i społeczną w aeroklubach. Bodźcem do latania lub skakania stały się więc opowieści lotnicze w rodzinie. 26 osób rozwinęło swe lotnicze zainteresowania poprzez czytanie książek o tematyce lotniczej, głównie beletrystyki. Najczęściej wymieniano książki J. Meissnera, B. Arcta, M. Kann i M. Wardasówny. 25 mieszkało blisko lotniska, obserwowało często loty i skoki i to obudziło w nich chęć latania lub skakania. 21 respondentów, to po prostu — modelarze, którzy tą dziedziną zajmowali się od dzieciństwa, przy czym te zainteresowania rozwijali systematycznie rodzice. 19 zachęcili do szkolenia w aeroklubach koledzy, którzy sami uprawiali sport lotniczy. 16 odpowiedziało, że zdecydowało się wstąpić do aeroklubu po wycieczce na lotnisko, obejrzeniu pokazów lub zawodów lotniczych przy jakiejś okazji: 10 zachęciła do aeroklubu szkoła, w której jeden z nauczycieli prowadził zajęcia praktyczne i interesująco opowiadał o lotnictwie. 9 odpowiedziało, że zainteresowali się szkoleniem lotniczym pod wpływem stałej lektury „Skrzydlatej Polski", a tylko 4 trafiło do aeroklubu przez harcerstwo. (c.d.n.)

JERZY R. KONIECZNY

Aeroklub Robotniczy w Świdniku liczy już okrągłe dwadzieścia lat, ale szuka swoich tradycji znacznie dalej. Dlatego klub utrzymuje bliskie i sympatyczne związki z zasłużonymi ludźmi polskich skrzydeł — seniorami lotnictwa. Na zdjęciu — członkowie Klubu Seniorów Lotnictwa. Zdjęcia: TADEUSZ CHWAŁCZYK

Tak to drzewiej bywało... Miło to dziś powspominać, bowiem widok to teraz niepowtarzalny. A tak właśnie defilowali członkowie Aeroklubu Robotniczego.

Pod śmigłowcem — symbolem nowoczesnej produkcji WSK Świdnik — liczne trofea, które na zawodach wszystkich lotniczych specjalności zdobyli członkowie klubu. Trofea te zademonstrowano załodze Wytwórni w specjalnej gablocie.



Kiedy inni tylko mówili i mówili o potrzebie samolotu akrobacyjnego, w Świdniku narodził się „Super Kasper Akrobat", czyli... przerobiony „Zlin-26".

20 SKRZYDLATYCH LAT

NAD lotniskiem w Świdniku jest tłoczno. Po sąsiedzku odbywają się loty szybowcowe i samolotowe, a nieco dalej, z betonowych płyt przed hangarem, startują śmigłowce. Pilotów Aeroklubu Robotniczego i oblatywaczy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego łączy jednak coś więcej niż wspólne lotnisko. Początki tej więzi sięgają roku 1950".

Tak pisałem w jednym z lipcowych numerów „Skrzydlatej" z 1962 roku, próbując odtworzyć historię Aeroklubu Robotniczego w pierwsze dziesięciolecie działalności. Obrazek, jaki ujrzałem podczas niedawnej wizyty na świdnickim lotnisku, nie różnił się pozornie niczym od tego sprzed 10 lat. A jednak...

Nowe i doskonalsze szybowce, samoloty, barwne czasze szczelinowych spadochronów, na środku lotniska ruchome stanowisko kierownika lotów z oszkloną wieżyczką i sterczącymi w niebo prętami masztów radiostacji. Po sąsiedzku, z betonowych płyt, też startują śmigłowce, ale nowoczesne turbinowe Mi-2. No i ludzie...

Przed dziesięciu laty nie zwróciłem nawet uwagi na sześcioletniego zaledwie szkraba — Waldka Jaworskiego. Przesiadując grzecznie w kwadracie, nieodłącznie towarzyszył ojcu zdobywającemu pod okiem instruktora kolejne stopnie lotniczego wtajemniczenia. Dziś senior — Henryk Jaworski jest instruktorem, a Waldek lata samodzielnie na szybowcach i postępy robi tak szybkie, że skończył już chyba nawet kurs holu za samolotem.

Stara to i oczywista prawda, że historię tworzą ludzie. W 1950 roku, kiedy w Świdniku rozpoczęto budowę nowego zakładu przemysłu lotniczego, potrzebni byli fachowcy. Zaczęto więc ściągać specjalistów z różnych stron kraju. Oprócz starych, przedwojennych pracowników lotnictwa czy też zdemobilizowanych frontowych wiarusów, trafiła do Świdnika spora grupa świeżo upieczonych absolwentów szkół technicznych o kierunku lotniczym. Od nich właśnie wyszła inicjatywa zorganizowania ośrodka treningu lotniczego. Usilne zabiegi doprowadziły w końcu do powstania Aeroklubu Fabrycznego, jak zwał się początkowo i jak zarejestrowano go z dniem 11 października 1952 roku przez ówczesne władze Ligi Lotniczej.

Obecnie Aeroklubem Robotniczym w Świdniku kieruje Stanisław Kasperek, znakomity akrobata i wychowawca wielu pilotów samolotowych.

Inż. Henryk Gołębiowski jest wieloletnim pracownikiem WSK Świdnik i członkiem aeroklubu, w którym szkoli i działa społecznie.

Mgr Ryszard Kosioł był pierwszym instruktorem samolotowym w dziejach Aeroklubu Robotniczego. Zajmuje odpowiedzialne stanowisko w WSK.

Zbigniew Piasecki, bracia Zbigniew i Zdzisław Klimkiewiczowie, Antoni Grabowski, Nikodem Buchowiecki, Ryszard Kosioł — oto nazwiska rzec można pionierów pierwszego w Polsce aeroklubu przyzakładowego. Jak już wspomniałem, pilotów obecnego Aeroklubu Robotniczego łączy z oblatywaczami WSK coś więcej niż wspólne lotnisko, łączy opiekuńczy zakład. Są w większości jego pracownikami, korzystają z pomocy organizacyjnej i technicznej, a przed laty pierwszy samolot, poniemieckiego „Storcha", oraz trzy etaty personalne też otrzymali w darze od dyrekcji Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. Dopiero później władze lotnictwa sportowego przydzieliły aeroklubowi samolot Po-2 oraz dwa szybowce „Salamandra" i jednego „ABC". Piastujący społecznie funkcję instruktora i szefa wyszkolenia — Ryszard Kosioł, wyszkolił na tym „pociaku" pierwszą grupę pilotów samolotowych — Irenę Pietrzak, Jana Cholewkę, Andrzeja Cieslelskiego, Juliana Kaletę i Wojciecha Trawińskiego.

W rok po utworzeniu aeroklub posiadał już sekcje: samolotową, szybowcową, spadochronową i modelarską. Najbardziej dynamiczny rozwój nastąpił jednak w latach 1956—57, kiedy to stan posiadania sprzętu osiągnął rekordowy poziom — 12 samolotów i 11 szybowców. Oprócz szkolenia i treningu pilotów oraz skoczków spadochronowych, aeroklub prowadził wówczas także własną wytwórnię prefabrykatów modelarskich, dostarczając najmłodszym adeptom lotnictwa w całym kraju ponad 45 tysięcy kompletów do montażu modeli.

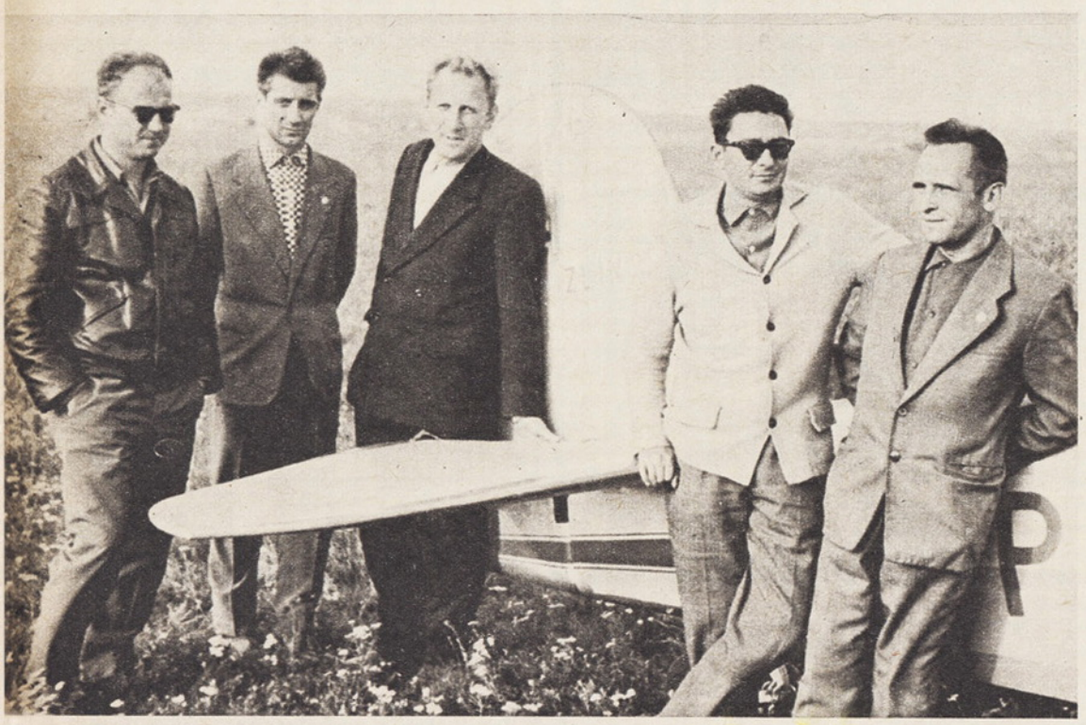
Po latach tłustych — nastały chude. Działalność Aeroklubu Robotniczego w Świdniku została przez ówczesne władze lotnictwa sportowego ograniczona. Nie załamało to jednak miejscowych działaczy, którzy społecznym wysiłkiem wsparli kadrę (ograniczoną do zaledwie 5 etatów) i wkrótce widoczne już były wyniki. Doskonałe rezultaty osiągali zwłaszcza piloci akrobacyjni, co zawdzięczać należy dużemu osobistemu zaangażowaniu w tej dziedzinie nowego kierownika aeroklubu — Stanisława Kasperka. Nie pozostali w tyle szybownicy. Rok 1959 przyniósł pierwszą na Lubelszczyźnie złotą odznakę z kompletem diamentów, którą zdobył Henryk Ignasiak. W cztery lata później reaktywowano na lotnisku w Świdniku, wespół z Aeroklubem Lubelskim, zimowe zawody samolotowe, które wkrótce znalazły się w kalendarzu krajowych imprez lotniczych.

Aby obraz działalności Aeroklubu Robotniczego był pełniejszy, trzeba przypomnieć przebudowę we własnym zakresie Zlina-26 na jednomiejscowy samolot akrobacyjny, pomóc członkom Klubu Seniorów Lotnictwa w rekonstruowaniu samolotów historycznych. W aeroklubowej mo-

Tak rodziły się okręgowe zawody samolotowe... Świdnik rok 1961. Uczestnicy I Zawodów Samolotowych Aeroklubu Robotniczego.

Kiedy w 1962 r. Aeroklub Robotniczy w Świdniku obchodził jubileusz, piloci utworzyli na niebie efektowną X. W takim też układzie pozują na ziemi do zdjęcia.

Krzysztof Komenda na własnej konstrukcji saniach motorowych — może zespół napędowy znajdzie zastosowanie w samolocie amatorskim?



Lotniczy Świdnik kojarzy się wszystkim z akrobacją samolotową. Oto „filary" klubowej akrobacji (od lewej): Stanisław Kasperek, Tadeusz Zach, Ryszard Kasperek, Henryk Jaworski i J. Kaleta. Piloci ci tworzyli razem zespoły akrobacyjne.

Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe często goszczą w Świdniku, który za sprawną organizację tej imprezy zbiera wiele zasłużonych pochwał od pilotów.

Zdzisław Chyliński to zasłużony wychowawca spadochroniarzy ze Świdnika. Znakomity fachowiec pracuje społecznie w aeroklubie.

Inż. Stanisław Gajewski był pierwszym etatowym szefem wyszkolenia klubu. Pilot doświadczalny WSK i rekordzista świata na śmigłowcach.

Andrzej Ciesielski (z prawej) był jednym z pierwszych pilotów samolotowych wyszkolonych w Świdniku. Dziś — zasłużony instruktor.

Zdjęcie już historyczne. Przy szybowcu „Jaskółka" pierwszy kierownik Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, Zbigniew Piasecki.

Instruktor Leon Sztuka pracował przez kilka lat w Aeroklubie Robotniczym w Świdniku i obecnie wspominają go miło dawni uczniowie.

delarni narodził się tez mięśniolot-skrzydłowiec i sanie motorowe, jako wstępne studium do budowy amatorskiego poduszkowca.

Z chwilą utworzenia pierwszej i jak do tej pory jedynej w kraju sekcji śmigłowcowej, zaczęto przemyśliwać o zorganizowaniu zawodów w tej konkurencji lotniczej. Z dwukrotnie rozegranych zawodów krajowych narodziły się później Śmigłowcowe Mistrzostwa Polski

W okresie swego istnienia aeroklub wyszkolił 110 pilotów samolotowych, 350 szybowcowych, 500 skoczków spadochronowych, 1500 modelarzy i jednego pilota śmigłowcowego. Efektem wielu lat szkolenia i treningu jest 50 srebrnych odznak szybowcowych, 15 złotych i 4 diamentowe.

Godnym podkreślenia jest fakt, że działalność Aeroklubu Robotniczego w Świdniku w znacznym stopniu opiera się na społecznym zaangażowaniu wielu jego członków. Duża jest także nadal pomoc ze strony zakładu opiekuńczego — Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. Już choćby z tego można prognozować, że aeroklub nadal będzie się dobrze rozwijał, z pożytkiem dla młodzieży, zakładu i lotnictwa sportowego.

TADEUSZ CHWAŁCZYK

Waldemar Jaworski. Na lotnisku uczył się chodzić, kiedy „tata latał". Dziś ma 16 lat i uczy się latać. Robi szybkie postępy i wkrótce może stać się... konkurentem ojca.

SKRZYDLATA POLSKA

GRATULUJE MŁODYM OFICEROM

PO raz drugi, od chwili nadania sławnej dęblińskiej szkole oficerów lotnictwa statusu uczelni wyższej, odbyła się 3 grudnia br. w WOSL im. Janka Krasickiego uroczysta promocja tegorocznych absolwentów — pilotów i nawigatorów, na pierwsze stopnie oficerskie. Aktu promocji dokonał dowódca Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. Henryk Michałowski. Obecni byli: sekretarz Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego PZPR — Alfred Wałek, prezes Aeroklubu PRL — gen. bryg. Władysław Jagiełło, sekretarz Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie — Edward Zając, sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR w Rykach — Henryk Celiński i przewodniczący Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Rykach — Eugeniusz Piątkowski. Uroczystość miała miejsce przed pomnikiem ku czci poległych bohaterskich wychowanków „Szkoły Orląt".

Jako pierwszy promowany został prymus, ppor. pil. inż. Marek Ciszewski. Ukończył on szkołę z ogólną oceną bardzo dobrą. Drugą lokatę zdobył ppor. pil. inż. Zenon Skop, a trzecią ppor. pil. inż. Andrzej Jeliński. Tak prymus jak i większość absolwentów związani są z lotnictwem od dawna — byli modelarzami, potem członkami aeroklubów. Nie ma w ich wyborze kierunku kształcenia i zawodu — przypadku. Toteż swoją postawą, zaangażowaniem, wynikami w nauce dawali dowody, że będą dobrymi oficerami lotnictwa.

Po promocji ppor. pil. inż. Marek Ciszewski, w imieniu wszystkich kolegów, zapewnił dowództwo i licznie zebrane społeczeństwo, że nowi oficerowie — lotnicy nie zawiodą pokładanych w nich nadziei.

„Skrzydlata Polska" serdecznie gratuluje młodym oficerom pomyślnego ukończenia studiów w uczelni i uzyskania stopni podporuczników, życząc im sukcesów na ich drodze życia. (z)

Nasi korespondenci piszą

WŁOCŁAWEK

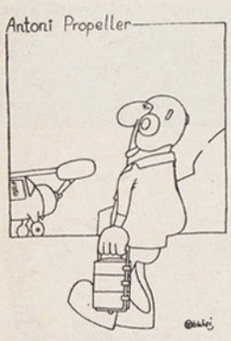
Poszczególne sekcje Aeroklubu Włocławskiego dokonały podsumowania wyników szkoleniowych i sportowych w 1972 r. Sekcja szybowcowa tegoroczny sezon zapisze jako dalszy etap swego rozwoju. Wyszkolenie podstawowe zdobyło 17 osób (na plan 10), II klasę uzyskało 8 szybowników, a 4 dalszych młodych pilotów zdobyło srebrne odznaki szybowcowe. **Marek Grochowski i Henryk Koprowicz** przelotami na trasie Włocławek — Olsztyn — Włocławek długości 324 km zdobyli diamenty. W Szybowcowych Mistrzostwach Pomorza **Aleksander Wasiak** zajął 3 miejsce, a ekipa włocławska — 2 miejsce. Ogółem włocławscy szybownicy wylatali 1 100 godzin, przelatując w tym czasie ponad 10 tys. km, w tym 7,5 tys. po trasach zamkniętych.

W pracy swej sekcja napotyka jednak na szereg trudności. Szczególnie odczuwa się brak szybowca akrobacyjnego i szybowca „Bocian", przystosowanego do lotów nocnych, co uniemożliwia pilotom zdobywanie I klas. Jak wysoce uspołecznioną mamy młodzież w sekcji, dowiódł czyn jaki podjęty został przez uczestników obozu szybowcowego, zorganizowanego wspólnie z ZM ZMS. Otóż młodzi piloci podjęli zobowiązanie wyremontowania w czynie społecznym przeciekającego dachu hangaru. Wartość zrealizowanego czynu określona została na 20 000 zł, ale największą wartością jest to, że cenny sprzęt lotniczy został należycie zabezpieczony.

Dobre wyniki osiągnęli także spadochroniarze. Wyszkolono 12 młodych skoczków. Zdobyto 3 złote odznaki spadochronowe, 2 srebrne oraz 14 odznak brązowych z wieńcem i bez wieńca. Łącznie członkowie tej sekcji wykonali 800 skoków.

Piloci samolotowi zdobyli 10 nowych uprawnień szkoleniowych. Pięciu pilotów wylaszowano na samolot „Wilga" najnowszy nabytek aeroklubu. Na mocy porozumienia z Zakładami Energetycznymi samoloty Aeroklubu Włocławskiego dokonują powietrznych patroli linii wysokiego napięcia. Wykonano już wiele takich lotów i ta stale rozwijająca się współpraca przynosi korzyści obu stronom.

Aleksander Wasiak



FILM

W KROTCE na ekranach naszych kin obejrzymy film produkcji amerykańskiej pt. **„Port lotniczy"**. Ten sam tytuł nosi najgłośniejsza powieść Haileya, która ukazała się na półkach księgarskich w 1968 r. Rok później została sfilmowana. Reżyser George Seaton, znany polskim kinomanom z filmu „Dziewczyna z prowincji", przez 9 miesięcy pracował z producentem Ross Hunterem nad adaptacją wielowątkowej powieści, której wierne przełożenie na język filmowy wymagałoby podobno 8 godzin projekcji. W niespełna trzy lata po premierze „Port lotniczy" znalazł się w czołówce największych sukcesów kasowych w historii kinematografii, zdobywając czwarte miejsce na liście przebojów w USA i Kanadzie od początku filmu dźwiękowego. Publiczność amerykańska odnalazła tu nie tylko sensacyjną akcję, ale i — ukazane w formie popularnej, melodramatycznej — schematy konfliktów, trapiących ją na co dzień.

Ten barwny, szerokoekranowy dramat sensacyjny opowiada o jednym z najistotniejszych problemów dzisiejszych Stanów Zjednoczonych. Wielu Amerykanów jest swego rodzaju „bigamistami": są poślubieni swoim żonom i swojej pracy. W pogoni za pieniędzmi zmuszeni są stawiać pracę na pierwszym miejscu, a żonę i dom — na drugim. W „Porcie lotniczym" żona buntuje się przeciwko takiemu stanowi rzeczy — nie chce być dłużej w cieniu. Jest to problem niezwykle w USA — i nie tylko w USA — aktualny, problem — chciałoby się powiedzieć — naszych czasów.

Arthur Hailey, pisarz i scenarzysta angielski, autor prac naukowych na temat telewizji, jeszcze przed drugą wojną wyemigrował do Ameryki Płn. (obecnie mieszka w Kanadzie), gdzie walczył jako lotnik amerykański w okresie minionej wojny. Na język polski przełożono m. in. jego powieść pt. „714 wzywa pomocy".

ŚWIĄTECZNY NUMER „SKRZYDLATEJ POLSKI"

który ukaże się z datą 24—31 grudnia 1972 r. w podwójnej objętości 40 stron, przyniesie wiele interesującego materiału, a między innymi następujące pozycje:

● **BŁĘKITNE SKRZYDŁA** 1972 — dziewiąta z kolei lista laureatów naszego Honorowego Wyróżnienia Roku.

● **PIERWSZE GWIAZDKI** — o tegorocznej promocji oficerskiej w Wojskowej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie.

● **KAŁUGA — KOLEBKA ASTRONAUTYKI** — korespondencja własna z ZSRR.

● **ZWYCIĘSTWO „GELATIKA"** — korespondencja własna z Indonezji.

● **WERSJE ROZWOJOWE POLSKO-RODZIECKIEGO SAMOLOTU M-15.**

● **„MIRAGE-6" — SAMOLOT O ZMIENNEJ GEOMETRII.**

● **SPADAJĄCE GWIAZDY** — o skoczkach formujących w powietrzu wieloosobowe grupy.

● **KLIM** — opowiadanie z życia pilotów komunikacyjnych.

● **WIELKI KONKURS** — z licznymi cennymi nagrodami.

Cena numeru 4 zł.

TRANSPORT LOTNICZY

▲ **Kończący się, 50, jubileuszowy rok** istnienia transportu lotniczego w naszym kraju **należeć będzie do najlepszych** w działalności Polskich Linii Lotniczych. Według jeszcze niepełnych danych, praca przewozowa LOTU w roku 1972 wzrośnie w porównaniu z 1971 **blisko o 30%**. Plan przewozowy zostanie przekroczony o przeszło 10%. Dużemu wzrostowi przewozów towarzyszyły bardzo pomyślne wyniki finansowe, dzięki czemu LOT mógł znacznie przekroczyć zadeklarowany udział w akcji 20 miliardów. Na tegorocznym koncie LOTU należy również odnotować poważne osiągnięcia w dziedzinie opanowania nowej techniki, znaczny postęp w działalności akwizycyjno-handlowej oraz zwiększenie zakresu remontów taboru lotniczego.

★

▲ Ostatecznie uzgodniony **plan LOTU na 1973 rok** przewiduje przewóz 1 450 tysięcy pasażerów, w tym 540 tys. w lotach zagranicznych. **Ogólna praca przewozowa ma przekroczyć 108 mln tonokilometrów,** co postawi LOT w rzędzie towarzystw lotniczych umieszczanych w tabeli światowej (norma — od 100 mln tkm). W roku przyszłym — jak wiemy — planowane jest otwarcie regularnej linii do Nowego Jorku.. Tabor LOTU zwiększy się o 1 samolot długodystansowy Il-62 oraz o 3 średniodystansowe Tu-134 A.

J. Os.

LOTNICTWO SPORTOWE

● Nasz mistrz świata w klasie standard, **Jan Wróblewski** z Aeroklubu Bydgoskiego, zaproszony został przez federację sportów lotniczych Nowej Zelandii i Australii do udziału w mistrzostwach szybowcowych tych krajów. Wróblewski ma wyjechać na Antypody na początku stycznia 1973 r. Będzie to doskonały rekonesans przed XIV Szybowcowymi Mistrzostwami Świata, które — jak wiadomo — odbędą się w styczniu 1974 r. w Australii.

★

● **W Warszawie** odbyło się 14 grudnia br. plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Przedmiotem obrad były m. in. ocena działalności sportowej i dorobku komisji specjalistycznych APRL za okres od maja 1971 do listopada 1972. Przyjęto także plan pracy ZG APRL na 1973 r.

★

● **Zgodnie** z tradycją, rozpoczęły się w niektórych województwach konkursy-plebiscyty na 10 najlepszych sportowców. Na liście kandydatów do najlepszej dziesiątki wojewódzkiej są także lotnicy sportowi. Na liście „Trybuny Opolskiej" znajduje się m. in. pilot samolotowy **Waldemar Ratyński** z Aeroklubu Opolskiego. Wśród kandydatów plebiscytu „Tempa" i „Nowin Rzeszowskich" na najlepszych w województwie rzeszowskim figurują: pilot samolotowy **Jan Baran** z Aeroklubu Rzeszowskiego i II wicemistrz świata w klasie otwartej **Stanisław Kluk** z Aeroklubu Stalowa Wola.

★

● **Piloci** szybowcowi Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie przelecieli w tegorocznym sezonie 9 066 km i uzyskali 92 457 punktów w całorocznych zawodach o Memoriał R. Bitnera. Piloci samolotowi tego klubu wylatali 550 godzin.

PRZEMYSŁ LOTNICZY

▲ W Warszawie odbyło się 29 listopada br. rozszerzone kolegium Ministerstwa Przemysłu Maszynowego, na którym podsumowano 25-letni dorobek współpracy z przemysłem radzieckim i omówiono główne kierunki dalszego jej rozwoju. Z tej okazji zorganizowano w ministerstwie wystawę, która obrazowała poszczególne etapy, ogromne efekty i dalszą możliwość współpracy gospodarczej i technicznej Polski i ZSRR w dziedzinie przemysłu maszynowego, w tym i lotniczego.

★

▲ W akcji „20 miliardów" Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego zobowiązała się w tym roku dać dodatkową produkcję wartości 27 milionów zł. W końcu października br. wykonano 80 procent podjętych zobowiązań. M. in. wyprodukowano i sprzedano 4 śmigłowce.

★

▲ W Instytucie Lotniczym odbyła się uroczysta impreza poświęcona 12 rocznicy powołania pierwszego w Polsce Klubu Honorowych Dawców Krwi. W ciągu 12 lat członkowie Klubu przy IL oddali ponad 400 litrów krwi. Zdobyli oni 54 brązowe, 67 srebrnych i 39 złotych odznak „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi". Na uroczystości 12-lecia Klubu wręczono kolejne odznaki: 8 brązowych, 5 srebrnych, 3 złote oraz 5 odznak „Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi".

KLAPS

Czyżby latający traktor?!

Zdjęcie: T. Patan

Z SENIORAMI PRZY PÓŁ CZARNEJ

się dziarsko jak przystało na dawnych lotników będących dzisiaj w stanie spoczynku.

Do najbardziej interesujących przedsięwzięć warszawskich seniorów lotnictwa należą wieczory wspomnień. Gromadzą one pokaźną grupę słuchaczy. Sala zapełniona jest po brzegi mieszkańcami osiedla. Ostatni wieczór wspomnień odbył się z udziałem słynnego pilota balonowego prof. Franciszka Janika, który opowiadał o sporcie balonowym i jego dziejach. Ciekawie zapowiadają się także następne wieczory wspomnień.

Ale nie tylko. Oprócz ciekawych odczytów i prelekcji organizowane są również pokazy filmów o tematyce lotniczej. Oczywiście seniorzy sami zajmują się wypożyczaniem filmów na koszt spółdzielni. Pomysł oraz inicjatywę seniorów popiera kierowniczka klubu **Krystyna Brojanowska**, przychylnie nastawiona do sympatycznych lotników.

Seniorzy lotnictwa organizują dla mieszkańców osiedla „Batory" wycieczki na lotniska warszawskie, w czasie których zwiedzający mają zapewnioną ciekawą informację na temat sprzętu użytkowanego przez polskie lotnictwo cywilne, jak również zasad ruchu lotniczego. Wiedza przekazywana przez seniorów lotnictwa w sposób komunikatywny nie tylko budzi zaciekawienie, ale przede wszystkim rozwija zainteresowanie lotnictwem wśród mieszkańców stolicy.

Stałymi bywalcami klubu Spółdzielni Mieszkaniowej „Mokotów" przy ul. Batorego 39 są między innymi: Władysław Dzięciołowski, Józef Werakso, Jan Fabisiak, Stefan Widelski, Janusz Kędzierski, Kazimierz Haber, Franciszek Janik, Jerzy Osiński, Mieczysław Szczudłowski, Władysław Kuberski, Juliusz Ostrowski, Kazimierz Chorzewski, Aleksander Daszkowski, Michał Jarmoc i Julian Nowicki.

Prezes stołecznego Klubu Seniorów Lotnictwa, Kazimierz Chorzewski, jest zadowolony z dobrze układającej się współpracy z kierownictwem Spółdzielni Mieszkaniowej „Mokotów". Podobne zdanie reprezentuje prezes spółdzielni Jan Staniszewski. Należy więc życzyć obu stronom dalszych inicjatyw w popularyzowaniu lotnictwa.

T. MALINOWSKI

Przyjacielska rozmowa dwóch prezesów: Kazimierza Chorzewskiego (po lewej) i Jana Staniszewskiego (po prawej) na temat współpracy między warszawskim Klubem Seniorów Lotnictwa, a Spółdzielnią Mieszkaniową „Mokotów".

Sławny pilot balonowy prof. Franciszek Janik (po lewej) w rozmowie z Lucyną Wasilewską. Nietrudno domyślić się, że tematem rozmowy są problemy sportu balonowego. Interesującej dyskusji przysłuchuje się Juliusz Moch.

WARSZAWSCY seniorzy lotnictwa mają wiele powodów do zadowolenia, satysfakcji, a nawet dumy. W ostatnim okresie bowiem otrzymali piękny podarunek od Spółdzielni Mieszkaniowej „Mokotów". Podarunek to niecodzienny. Oto z inicjatywy aktywu tej spółdzielni udostępniono stołecznym seniorom lotnictwa pomieszczenia klubowe wraz z kawiarnią, położone na terenie osiedla „Batory".

Dzięki prezesowi wspomnianej spółdzielni Janowi Staniszewskiemu inicjatywa szybko doczekała się pozytywnego urzeczywistnienia. Zaproszono kierownictwo Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, przedyskutowano współpracę, ustalono program działania. Już od samego początku inicjatywa aktywu spółdzielni mieszkaniowej „Mokotów" trafiła na dobry grunt tak z jednej jak i drugiej strony. Seniorzy lotnictwa nie pozostali obojętni na propozycję spółdzielni pod ich adresem. Przyjęli ją i zaproponowali swój udział w popularyzowaniu lotnictwa w ogóle, a lotnictwa polskiego w szczególności. A więc ludzi tego lotnictwa, jego historii, tradycji i osiągnięć w różnych dziedzinach.

Propozycja takiej właśnie współpracy złożona przez seniorów lotnictwa została bardzo przychylnie przyjęta przez kierownictwo spółdzielni. Z tej okazji zorganizowano uroczyste spotkanie kierownictwa spółdzielni z warszawskimi seniorami, na którym zaproszono ich do użytkowania pomieszczeń klubowych. Przemówienia były krótkie, ciepłe i serdeczne. Były kwiaty. Nie obeszło się bez wręczenia legitymacji uprawniających do wstępu i korzystania z lokalu klubowego. A trzeba wiedzieć, że pomieszczenia są piękne, nowocześnie urządzone, a swoją architekturą wnętrza zachęcają do spotkań, właśnie przy herbacie lub kawie. Ale nie tylko. Można obejrzeć program telewizyjny w kolorze, przeczytać gazety i czasopisma, można korzystać z biblioteki.

Nieprzypadkowo seniorom lotnictwa przypadł do serca lokal klubowy, a przede wszystkim jego usytuowanie na terenie Warszawy. Klub, w którym spotykają się stołeczni seniorzy, jest jakby cząstką dawnego Pola Mokotowskiego, cząstką ich życia, prawdziwą legendą ich sukcesów lotniczych. Wielu bowiem tutaj zaczynało swoją młodość lotniczą, pierwsze wzloty, tutaj zdobywało doświadczenie, tutaj pozostawiało, często już zapomnianą, kartę swego bogatego w wydarzenia życiorysu.

Warszawa pięknieje, wszyscy jesteśmy z tego dumni. Ale seniorzy lotnictwa często tęsknią do Warszawy swej młodości, tej Warszawy, którą mają w roziskrzonych oczach, gdy snują wspomnienia z tamtych lat. Pamiętają swe miasto z powietrza, a szczególnie rejon Pola Mokotowskiego. Pamiętają każde drzewo, każdy domek sąsiadujący z lotniskiem. Tego utrwalonego obrazu Pola Mokotowskiego nie zatarły z pamięci minione lata. Tutaj, w niedalekim sąsiedztwie znajdowały się warsztaty szybowcowe, albo inaczej mówiąc wytwórnia Kocjana. Dzieje Pola Mokotowskiego zresztą to cząstka dziejów naszego lotnictwa.

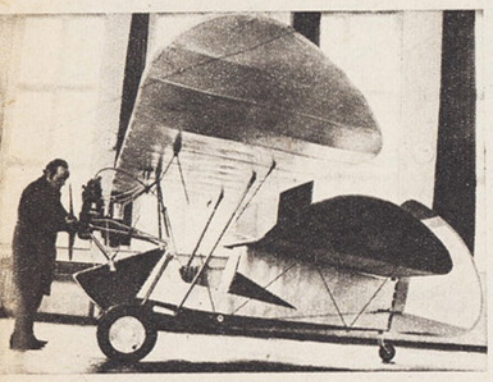
Dumni są więc warszawscy seniorzy. Spotykają się tutaj chętnie, ponieważ warunki, jakie im stworzono sprzyjają dyskusjom i zachęcają ich do dzielenia się swymi bogatymi w wydarzenia wspomnieniami. Spotkania z mieszkańcami osiedla, a szczególnie z młodzieżą szkolną, należą do niezwykle miłych, a często wzruszających chwil w ich często już podeszłym wieku. Mimo iż mają skronie przyprószone siwizną, trzymają

Powyżej: I ta rozmowa na temat dziejów lotnictwa jest ciekawa, wypowiadają się bowiem Alfred Zaliński (w środku) oraz Adam Kurowski (pierwszy z prawej) — autor wielu ciekawych książek lotniczych. Poniżej: Dyskutują Stefan Widecki (po lewej) i Kazimierz Haber. Zdjęcia: B. Koszewski (4)

KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

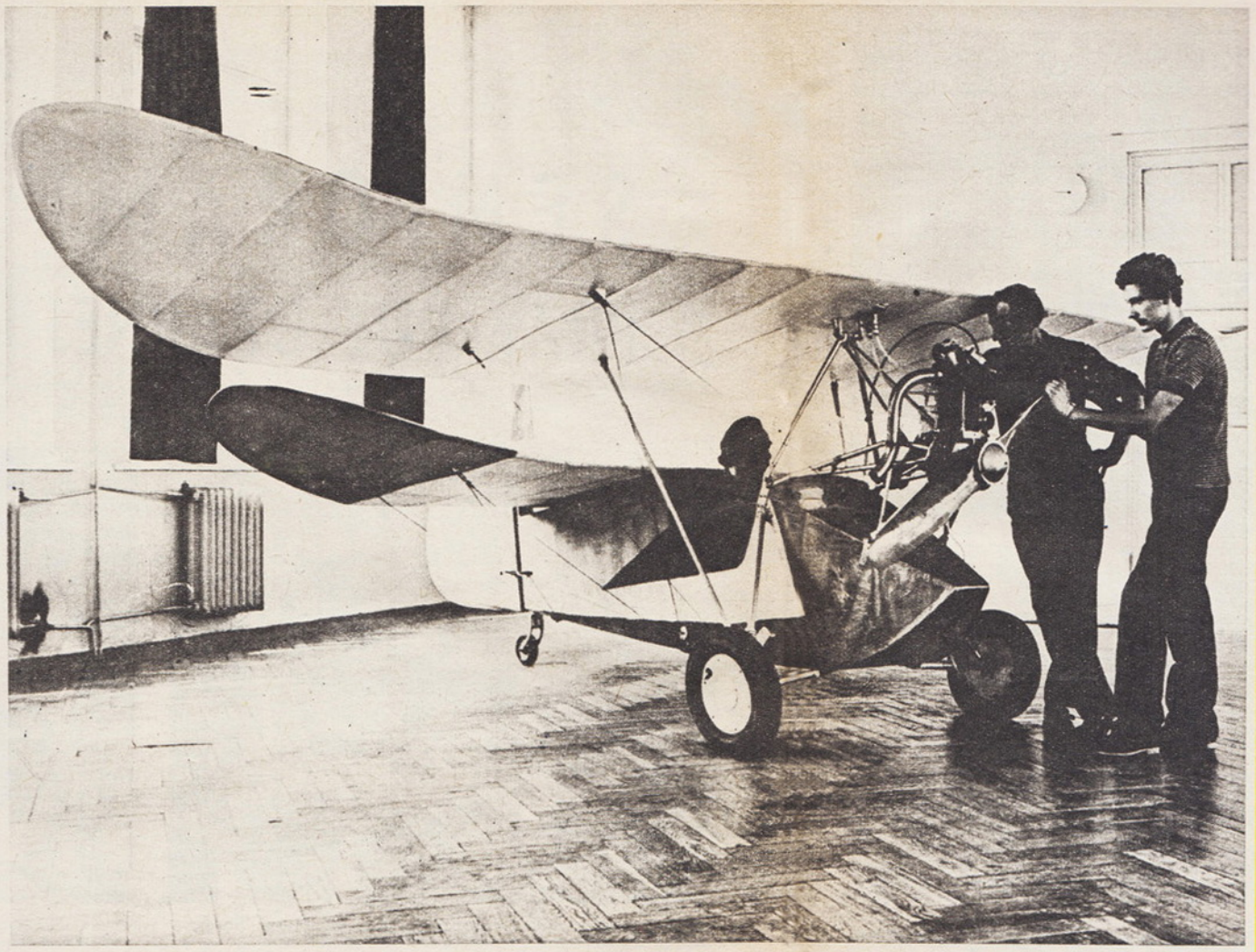
CO BUDUJĄ

KONSTRUKTORZY AMATORZY



SAMOLOT Z GNIEZNA

Samolot jednomiejscowy w układzie tandem zbudowany przez instruktora modelarstwa lotniczego **Czesława Czerniejewskiego** wraz z członkami modelarni Klubu Zakładowego przy Radzie Zakładowej Gnieźnieńskich Zakładów Garbarskich w Gnieźnie.



SAMOLOT ZE STARACHOWIC

W budowie mego samolotu stawiam sobie wysokie wymagania i jeżeli uda mi się utrzymać konstrukcję w założonych granicach ciężarowych, a nie wynikną jakieś nie przewidziane przeszkody, to nie wątpię w wynik końcowy. Wiele cennych wskazówek udzielili mi nasi czołowi amatorzy: J.Borzęcki, J. Janowski i M. Maj, za co im jestem bardzo wdzięczny. Przeprowadziłem mnóstwo prób wytrzymałościowych.

Chciałbym ukończyć swoje dzieło jesienią przyszłego roku, ale pewne to nie jest, bo problemów nie brakuje. Dotychczasowy koszt przedsięwzięcia przekracza 30 tysięcy zł.

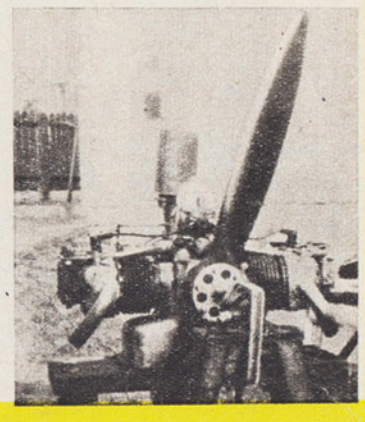
Będzie to górnopłatowiec z pojedyńczymi zastrzałami. Profil płata — — NACA 23012. Silnik o mocy 20 do 25 KM, ze śmigłem ciągnącym. Typ silnika nie jest jeszcze ostatecznie ustalony, chociaż z silnikiem „Victoria-600" przeprowadziłem wiele prób. W samolocie zastosuję łatwo odejmowane płyty brzegowe na końcach skrzydeł.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 7,90 m
Długość — 5,60 m
Pow. nośna — 9,50 m²
Ciężar własny — 140 do 150 kg
Obciążenie pow. — ok. 26 kG/m²
Obciążenie mocy — ok. 12 kG/KM

JÓZEF STACHURSKI

Starachowice



POJAZD LATAJĄCY VS-11 „MINIMUM"

MOJA konstrukcja powstała w ciągu 3 miesięcy, nakładem ok. 700 godzin pracy. Jest to jednosilnikowy, jednomiejscowy pojazd latający z dwoma miękkimi płatami w układzie tandem. Płaty konstrukcji drewnianej, pokryte cellonowanym płótnem lnianym.

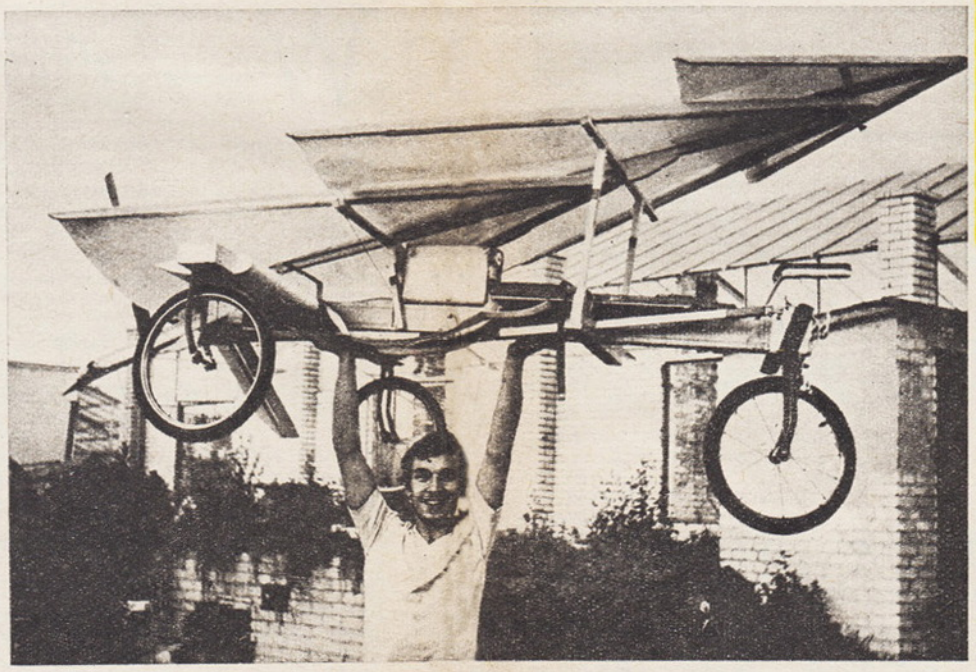
Konstrukcja kadłuba drewniana. Podwozie trzykołowe, koło przednie — sterowane. Położenie pilota — leżące. Odwrócone usterzenie Rudlickiego spełnia funkcję steru kierunku, wysokości i lotek. Napędy sterów — popychaczami. Sterownica sprzężona z kołem przednim jest wyposażona w hamulec tego koła, dźwignię gazu i wyłącznik iskrownika. Silnik BK-3A od piły mechanicznej, o podwyższonym stopniu sprężania i mocy ok. 5 KM. Śmigło pchające dwułopatowe, stałe, drewniane, klejone z trzech warstw jesionu. Profil śmigła Clark-Y (10%). Zbiornik paliwa o pojemności 4,5 l. Rozruch silnika — linkowy.

Przeprowadziłem dotąd wiele prób, w łącznym czasie kilkudziesięciu godzin. Rozwijałem na szosie prędkość ok. 80 km/h, przy której wykonałem szereg krótkich skoków. Do prawdziwego lotu potrzeba jednak mocniejszego silnika i... odwagi.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 1,50 m
Długość — 2,40 m
Wysokość — 1,20 m
Pow. nośna — 2,25 m²
Ciężar własny — 25 kg
Ciężar całkowity — 100 kg

WITOLD SOBIESZCZAŃSKI
Warszawa



SAMOLOT AMATORSKI „MAŁYSZ"

50 LAT ZSRR

Korespondencja własna z ZSRR

MIKROSAMOLOT jednomiejscowy „Małysz" (Maluch) był zaprojektowany i zbudowany przez zespół modelarzy lotniczych z Pałacu Pionierów w mieście Złatoust w ZSRR. Założeniem była prostota konstrukcji i niski koszt budowy. Wszystkie obliczenia, rysunki techniczne, wykonanie elementów, włącznie z silnikiem, było dziełem uczniów w wieku 15–16 lat. Oto oni: B. Wasiliew, W. Drużynin, W. Riabinin, I. Znakomiestow, W. Płotnikow, A. Mamontow, W. Mamontow, A. Zornickij, W. Suzdalcew, W. Karmanow, W. Straznikow, W. Tomiłow, A. Ibatullin, H. Peters.

Spośród różnych wersji projektowych wybrano układ z wysokim umieszczeniem płata, jako najkorzystniejszy ze względów bezpieczeństwa w użytkowaniu ultralekkiego samolotu.

Silnik dwusuwowy ŁK-2 został specjalnie zaprojektowany i wykonany. Pojemność skokowa – 700 cm³, stopień sprężania – 7, moc nominalna – ok. 30 KM przy 3 000 obr/min, moc startowa – 33,2 KM przy 3 050 obr/min. Zużycie paliwa – ok. 10 l/h. Paliwo A-72 (benzyna samochodowa z 5% dodatkiem objętościowym oleju samochodowego A–10). Śmigło dwułopatowe, drewniane, stałe o skoku względnym 0,65 przy średnicy 1,4 m, zapewnia prędkość obrotową silnika 3 050 obr/min przy pracy na ziemi.

Wyposażenie. Kabina o wymiarach odpowiadających przepisom dla samolotów i szybowców szkolnych oraz sportowych. Przyrządy: Prędkościomierz US-250 (od 20 km/h), wysokościomierz WD-10, zakrętomierz UP-2, wariometr WR-10 (0-2-5 m/s), busola KI-13, termometr bimetaliczny.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość – 7,20 m, długość – 4,75 m, wysokość – 1,94 m, pow. płata – 8,12 m², pow. statecznika poziomego – 0,58 m², pow. steru wysokości – 0,88 m², pow. statecznika pionowego – 0,20 m², pow. steru kierunku – 0,54 m², wychylenia steru wysokości +30° i –34°, wychylenia steru kierunku – 2 x 30°, profil płata – Clark Y (11,7%), profil statecznika poziomego – NACA 009, profil statecznika pionowego – NACA 010, pow. lotek – 2 x 0,52 m², wychylenia lotek – 2 x 30°, wznios płata – 2°, wydłużenie – 6, kąt natarcia płata +3° do +1° (na końcach), wyważenie samolotu – 25 do 29% średniej cięciwy aerodynamicznej (1,2 m).

Ciężary: Silnik ze śmigłem – 32,2 kg, kadłub z wyposażeniem stałym – 27,0 kg, podwozie z nartami – 10,5 kg, ster kierunku – 1,8 kg, usterzenie poziome – 5,75 kg, płat z lotkami – 28,0 kg, zastrzały i okucia płata – 5,0 kg, ciężar własny samolotu – 110,25 kg, ciężar pilota – 85 do 90 kg, pojemność zbiorników paliwa – 2 x 10 l, ciężar całkowity samolotu – 200 do 220 kg, obciążenie jednostkowe powierzchni nośnej – 25 do 27 kG/m².

Osiągi: Prędkość max. w locie poziomym – 130 km/h, prędkość max. w locie stromym – 180 km/h, prędkość startu – 60 km /h, prędkość przy wznoszeniu – 85 do 90 km/h, prędkość lotu ślizgowego – 60 do 65 km/h, prędkość lądowania – ok. 55 km/h, wznoszenie – 150 m/min, pułap obliczeniowy – 3 800 m, czas trwania lotu – ponad 1 h przy wietrze do 10 m/s, rozbieg na nartach – 35 do 50 m.

WYMIANA DOŚWIADCZEŃ

Samolot „Małysz" miał podwozie z nartami i latał tylko zimą w warunkach panujących w górach Uralu. Niewątpliwie podwozie kołowe poprawiłoby nieco osiągi samolotu, ze względu na mniejszy opór aerodynamiczny oraz łatwiejszy start.

Praktyka lotów wykazała, że drgania konstrukcji wzbudzane pracą silnika są niewielkie (skuteczna amortyzacja zawieszenia silnika). Samolot jest stateczny, sterowny i łatwy w pilotażu. Z puszczonymi swobodnie sterownicami (ręczną i nożną) wahania samolotu nie przekraczają plus-minus 0,5 m/s w czasie 10 s lotu z prędkością 100–110 km/h.

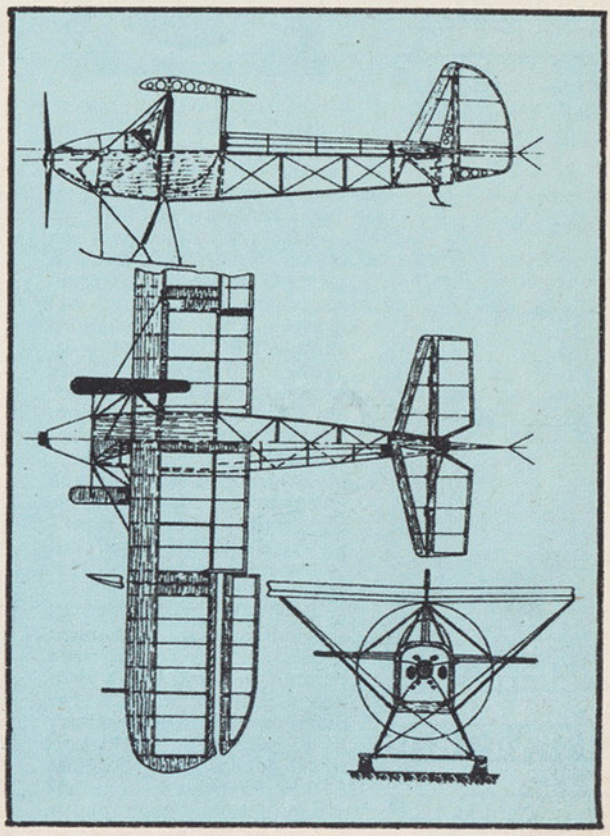
Kabina jest wygodna i zapewnia bardzo dobrą widoczność. Pilotaż jest przyjemny i nie męczący.

Na samolocie „Małysz" były wykonywane następujące ewolucje: ślizgi na skrzydło z przechyleniem do 60°, górka z zakrętem, zakręty z przechyleniem do 60°, zakręty ósemkowe na wysokości 5–7 m. Samolot był pilotowany przez wielu lotników w różnym wieku i o różnych kwalifikacjach. Najcięższy z nich ważył 126 kg.

Próby w locie zostały poprzedzone próbami naziemnymi. Liczne kołowania i skoki miały charakter doświadczalno-regulacyjny.

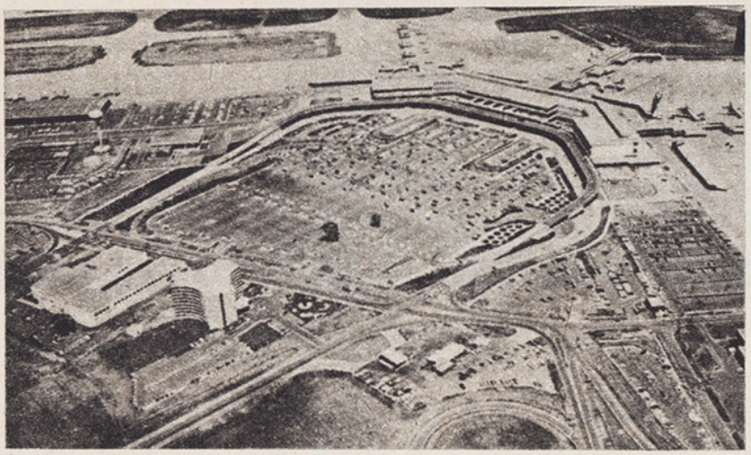
Łącznie samolot „Małysz" wykonał 804 loty w ogólnym czasie 236 h 03 min i w dobrym stanie został przekazany jako eksponat do Muzeum Krajoznawczego miasta Złatoust.

Ł. A. KOMAROW
Konstruktor samolotu „Małysz"



Mikrosamolot „Małysz". U góry: Samolot w locie. Z prawej: Rysunek samolotu w trzech rzutach. Podwozie z nartami.

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE



Największy port lotniczy Australii

Przed szybowcowymi mistrzostwami świata, które odbędą się w Australii w roku 1974, wzrasta zainteresowanie tym kontynentem. Na zdjęciu, które otrzymaliśmy do jednego z naszych czytelników, widoczny jest największy port Australii, który zbudowany został w Tullamarine pod Melbourne. Jest to port międzynarodowy, obsługujący również linie krajowe. Uważany jest za jeden z największych portów na świecie. Czynny przez całą dobę, ma dobry dojazd do miasta w postaci pięknej autostrady, na której wyznaczona jest prędkość co najmniej 90 km/h.

Na zdjęciu widoczne są zabudowania portu, z lewej dwa niskie budynki. W jednym z nich mieści się muzeum lotnicze — stała wystawa, a obok wielopiętrowy wielki hotel.

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

INTEGRACJA NA ZACHODZIE

Komisja transportowa „parlamentu europejskiego" postanowiła, na ostatnim swym posiedzeniu w Rzymie, zwrócić się do rady ministerialnej Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej o podjęcie akcji zmierzającej do zacieśnienia współpracy w dziedzinie transportu lotniczego tak, aby stał się on jednym z elementów wspólnej polityki krajów EWG. W uzasadnieniu zwrócono przede wszystkim uwagę na potrzebę uzgodnienia i ujednolicenia porozumień dotyczących eksploatacji linii w obszarze krajów członkowskich i doprowadzenia do lepszej ich efektywności. Wnioski zalecają większą wzajemną liberalizację transportu lotniczego, tworzenie wspólnych przedsięwzięć oraz prowadzenie wspólnej polityki taryfowej i sprzętowej. Szczególną uwagę zwraca się na ujednolicenie lotniczej infrastruktury technicznej.

Domaganie się wspólnej polityki krajów EWG w dziedzinie transportu lotniczego występowało już od dość dawna. Obecnie weszło ono w stadium realizacji.

CENTRUM PROGNOZ W EUROPIE

19 krajów europejskich (z obozu socjalistycznego — Jugosławia) postanowiło utworzyć w najbliższym czasie europejskie centrum prognoz meteorologicznych w oparciu o obserwacje z sztucznych satelitów Ziemi, przetwarzane przez największe z dotychczas istniejących maszyny liczące. Pierwszym i zasadniczym problemem nowej instytucji jest odpowiednie zaprogramowanie tych maszyn. Pełne uruchomienie centrum wraz z budową trzech ośrodków planowane jest za 5 lat. Przewiduje się, że w tym czasie powstaną podobne ośrodki meteorologiczne na innych kontynentach i że dzięki nim uzyska się pełną zdolność rozpoznawania i przewidywania sytuacji meteorologicznej na naszej planecie.

J. Os.

SPADOCHRONIARSTWO ZA GRANICĄ

XII z kolei Spadochronowe Mistrzostwa Czechosłowacji rozegrano na lotnisku Karlove Vary. Na starcie zawodów stanęło 53 sportowców, w tym 14 kobiet. Rozegrano 2 konkurencje. W klasyfikacji kobiet tytuł mistrzowski zdobyła Zdena Zarybnicka (Praha), przed V. Dragonovą (Brno) i B. Havasovą (Mlada Boleslav). Wśród mężczyzn na pierwszym miejscu uplasował się Vaclav Kumbar (ASD), na drugim I. Skotak (Brno), a na trzecim J. Pospichal (ASD). Jak już informowaliśmy naszych czytelników, dwa tygodnie po wspomnianych mistrzostwach V. Kumbar i J. Pospichal zginęli w tragicznym wypadku na terenie Bułgarii.

★

Przedstawiciel francuskiej wytwórni spadochronów EFA, Marcel Pravaz i Jacques Chalom przebywali w Argentynie na zaproszenie Krajowej Federacji Spadochronowej (FAP), gdzie prezentowali spadochrony typu „Papillon".

★

Pierwszą w Europie gwiazdę, składającą się z 13 skoczków, utworzono 1 października br. we Francji nad miejscowością Laon. Gwiazdę sformowało 9 spadochroniarzy francuskich i 4 zachodnioniemieckich. Czternasty skoczek wykonywał zdjęcia formowania i tworzenia się gwiazdy.

★

W dniach od 18 do 22 września br. odbyły się w Schwenningen (NRF) trzecie z kolei zawody w skokach grupowych na celność lądowania. Skoki wykonywano z wysokości 800 m. Po czterech dniach zawodów zwyciężyła drużyna Baden—Württemberg. I wynikiem 7,30 m. Po tej imprezie — na tym samym lotnisku — rozegrano po raz pierwszy w Europie Mistrzostwa Tworzenia Figur Spadochronowych. Regulamin przewidywał wykonanie różnych zadań podczas czterech skoków z wysokości 2 400 m. Zadanie pierwsze: sztafeta, drugie — figura gwiazda, trzecie — figura diament, czwarta figura — gąsienica. Poszczególną figurę zespół skoczków zobowiązany był wykonać w czasie 35 sekund spadania (350 pkt.). Pierwsze miejsce w sztafecie zajął zespół Baden—Württemberg I (14,9 s) — 149 pkt. Za gwiazdę najlepszą notę punktową otrzymał zespół Nordrhein-Westfalen (126 pkt.). Figurę diament najlepiej wykonali również skoczkowie Nordrhein-Westfalen (224 pkt.). Zespół Saarland za gąsienicę wywalczył 346 pkt. Była to figura bardzo czasochłonna do utworzenia. W mistrzostwach zwyciężył zespół Nordrhein-Westfalen, uzyskując łącznie 875 pkt.

★

Pięknymi wynikami uczcili skoczkowie Ukrainy 50 rocznicę utworzenia Związku Radzieckiego. 23-letnia spadochroniarka z Woroszyłowgradu, Mistrzyni Sportu Aleskandra Szwaczko ustanowiła nowy rekord Ukrainy w skokach na celność lądowania z wysokości 1000 m. Dwukrotnie lądowała w celu (0,00 m). Poprzedni rekord wynoszący 0,09 m należał do L. Wiszniakowej. Wynik Aleksandry Szwaczko równy jest rekordowi międzynarodowemu. Ona to w tegorocznych zawodach USRR uzyskała tytuł absolutnej mistrzyni Ukrainy. Natomiast w klasyfikacji mężczyzn absolutnym mistrzem USRR został W. Machnoryłow (Woroszyłowgrad).

(m)

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

PRZEKAZYWANIE informacji przy pomocy sztucznych satelitów nie może w żadnym przypadku naruszać suwerenności jakiegokolwiek państwa na Ziemi. Chodzi przy tym o łączność radiową jak i przekazywanie sygnałów telewizyjnych. Oto w wielkim skrócie treść deklaracji ostatniej Konferencji Generalnej UNESCO, uchwalonej 55 głosami uczestników (tylko 7 głosów było przeciwnych, a 22 osoby wstrzymały się od głosu). Trzeba przypomnieć, że propozycję tego rodzaju zgłosili przedstawiciele ZSRR przed kilkoma miesiącami na forum ONZ.

W chwili czytania niniejszej informacji astronauci Eugen Cernan i Harrison Schmitt powinni być w drodze na Księżyc, gdzie po raz pierwszy dokonają wycieczki samochodem elektrycznym, pokonując odległość 37 km (wyprawa przewidziana jest na 12 grudnia), a więc o 10 km więcej niż w wyprawie poprzedniej. Warto podać, że masa samochodu została powiększona do 725 kg (mowa o masie całkowitej na Ziemi). Warto także przypomnieć, że jeśli terminy planowane zostaną dotrzymane, to astronauci powinni wylądować na Księżycu 11 grudnia o godzinie 20.55 w rejonie łańcucha górskiego Taurus-Littrow. Nazwa Taurus jest identyczna jak na Ziemi, łańcuch górski ma podobny układ jak istniejący w Turcji. Krater Littrow nazwany został dla uczczenia matematyka i astronoma austriackiego Josepha J. de Littrow (1789—1840), znanego z szeregu odkryć w dziedzinie optyki.

O locie „Apollo-17" trudno jeszcze coś bliższego powiedzieć. Zostawiam zatem sprawę do przyszłego tygodnia wierząc, że wtedy otrzymamy dokładne informacje z pokładu statku „America" i statku księżycowego „Challenger".

Siódmy satelita organizacji zachodnioeuropejskiej ESRO (ESRO-IV), który umieszczono na orbicie okołoziemskiej 21 listopada, porusza się po orbicie, której apogeum wynosi 1 100 km, a perigeum 280 km. Satelita naukowy ma masę 115 kg, z czego wyposażenie naukowo-badawcze wynosi 32 kg. Podstawowe rozmiary satelity: wysokość — 90 cm, średnica — 76 cm. Ogniwa słoneczne dają łączną moc 60 W. Satelita ustateczniany jest obrotowo (60—75 obr./min.). W badaniach naukowych związanych z tym satelitą bierze udział szereg placówek naukowych, w tym Instytut Fizyki w Bonn, obserwatorium geofizyczne w Kiruna, Instytut w Utrechcie i Instytut Maxa Plancka w NRF. Dla przypomnienia warto podać, że pierwszy satelita wspomnianej organizacji wprowadzony został na orbitę okołoziemską w maju 1968 roku (satelita IRIS).

Tymczasem z dokładnością godną techniki rakietowej odbywają się spotkania robocze specjalistów radzieckich i amerykańskich przed planowanym wspólnym lotem kosmicznym. Ostatnio spotkanie takie odbyło się w Houston, w siedzibie NASA.

Jak informują agencje prasowe, japońska firma Nippon Electric Co. buduje i wyposaża aparaturę naziemną stacji łączności satelitarnej w Jugosławii. Stacja zbudowana zostanie w rejonie Belgradu. Przewidywany koszt budowy — 5 mln dolarów. Uruchomienie stacji, która przewidziana jest do współpracy z systemem łącznościowym INTELSAT ma nastąpić w roku przyszłym.

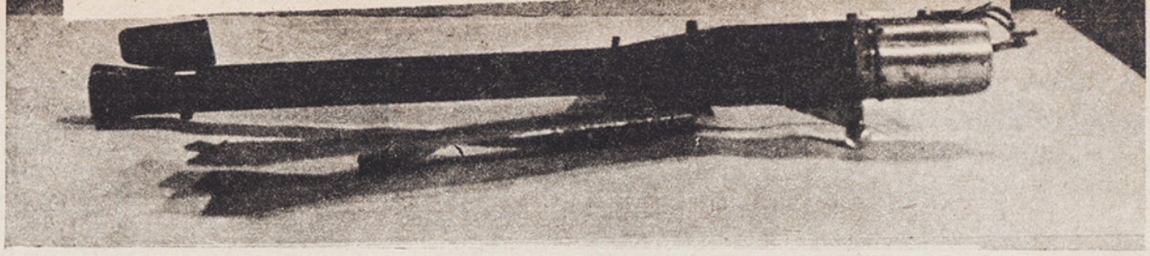
Amerykański próbnik „Pioneer-10" w podróży swej w stronę planety Jowisz natrafił na pas asteroidów. Zarejestrowano ok. 100—200 uderzeń mikroskopijnych drobin od 0,01 do 1 mm średnicy. Jak wiadomo, „Pioneer" dotrze w rejon Jowisza dopiero w grudniu roku przyszłego, jeśli następny pas asteroidów, spodziewany w lutym, nie zagrodzi przejścia.

W chwili gdy przeglądamy bieżący numer naszego tygodnika, trwa (od 15 do 20 grudnia) zachodnioeuropejska konferencja poświęcona współpracy kosmicznej. Między innymi, być może, załatwiona zostanie sprawa budowy następnych rakiet nośnych z serii „Europa". Jak na razie jedynie Francja ma ochotę realizować program budowy, a nawet już powstał projekt czysto francuskiej rakiety „Europa-3". Kwestią sporną są, jak to zawsze bywa — pieniądze. No, a poza tym — jeszcze ani jeden próbny start rakiet serii „Europa" nie można nazwać udanym. Może zatem akcjonariusze boją się ryzyka?

25 listopada „Kosmos-537" wprowadzony został na orbitę okołoziemską. I tą informacją zamknąć należy tygodniowy przegląd.

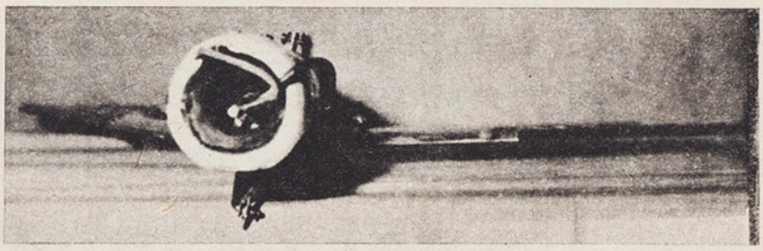
PE.

MODELARZE RADZIECCY W ROKU JUBILEUSZU 50-LECIA ZSRR



JUBILEUSZOWY rok 50-lecia ZSRR radzieccy modelarze lotniczy uczcili szeregiem znakomitych osiągnięć sportowych. Spośród ogólnej liczby ponad 350 tysięcy modelarzy lotniczych w ZSRR ok. 1 500, to modelarze wyczynowi posiadający klasę sportową. Dzięki ich pracy ZSRR należy do czołówki światowej również w sporcie modelarskim. Na zdjęciach pokazujemy fragmenty mistrzostw modelarskich ZSRR – 1972. Były one rozegrane w Kijowie z udziałem 250 najlepszych modelarzy Kraju Rad. Warto dodać, że do startu dopuszczono tylko tych, którzy wypełnili określone sprawdziany na odznakę sportową „Sprawny do pracy i obrony". Od 1973 r. każdy uczestnik mistrzostw modelarskich ZSRR będzie musiał mieć tę odznakę. Pokazujemy też modele radzieckich rekordzistów świata.

Wyżej i niżej. Najszybszy model świata na uwięzi — Leonida Lipińskiego. Rekordowa prędkość — 395,64 km/h. Silnik odrzutowy — pulsacyjny, własnej konstrukcji.



Nowi mistrzowie ZSRR w wyścigu zespołowym na uwięzi: Szapowałow i Onufrenko (przed tym — na mistrzostwach świata 1972 zajęli 3 miejsce).

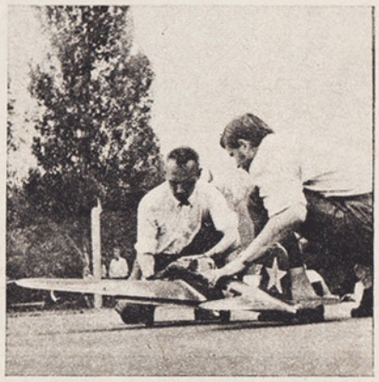
Nowi mistrzowie świata w wyścigu zespołowym na uwięzi: Płotzinsz — Timofiejew (2 tygodnie później na mistrzostwach ZSRR zajęli 3 miejsce).

Słynny konstruktor lotniczy dr inż. Oleg Antonow (z prawej) był i pozostał sympatykiem modelarstwa. I tym razem odwiedził mistrzostwa ZSRR.

Na wystawach modelarskich w ZSRR można często spotkać modele polskich rakiet, szybowców i samolotów. Oto model polskiej rakiety meteorologicznej „Meteor-2", wykonany na podstawie rysunków ze „Skrzydlatej Polski". Jest on obecnie pokazany na jubileuszowym przeglądzie twórczości młodzieżowej na Wystawie Osiągnięć Gospodarczych ZSRR w Moskwie.

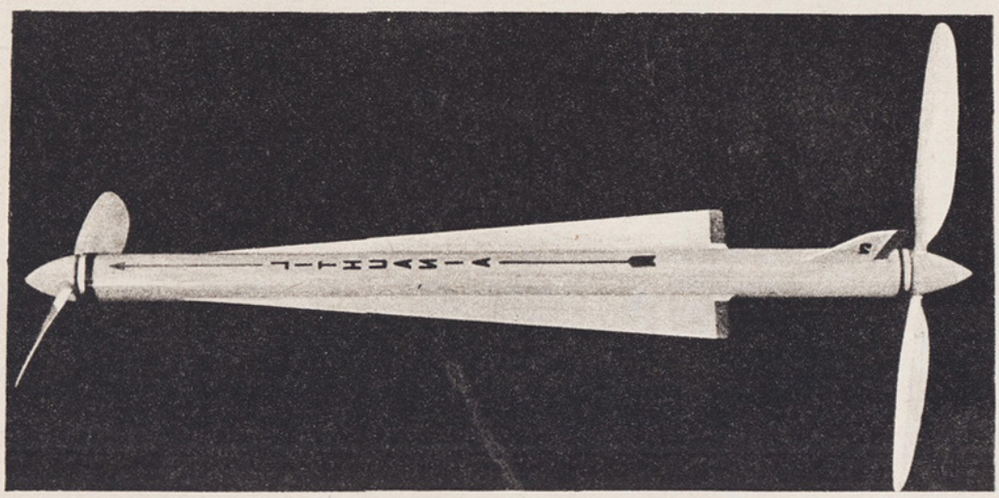
Nowy mistrz ZSRR w modelach szybkich na uwięzi: Żydkow. Prędkość — 240 km/h. Silnik „Sprint" (2,5 cm³). Model obok.

Model szybki S. Żydkowa. Kadłub laminatowy, skrzydła — metalowe. Silnik „Sprint" własnej konstrukcji.



Nowy mistrz ZSRR w makietach latających na uwięzi — Radczenko. Model samolotu szturmowego Il-2.

REKORDOWY MODEL SZYBKI Z NAPĘDEM GUMOWYM



SZYBKOŚCIOWY model wolnolatający z napędem gumowym, do którego należy rekord świata FAI wynoszący 144,927 km/h. Rekord został ustanowiony 20.VI.1971 r. w Wilnie.

Oto co napisał o swym rekordowym modelu „Lithuania-2", **specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"**, jego konstruktor znany modelarz radziecki i wielokrotny rekordzista świata **P. MOTIEKAITIS.**

W modelu zastosowałem układ delta i dwa przeciwbieżne śmigła dla zrównoważenia momentów przechylających. Umieszczenie śmigieł na obu końcach kadłuba uprościło przekazywanie napędu od silnika gumowego.

Konstrukcja z balsy, stali i duralu. Kadłub balsowy o średnicy 28 mm. Na obu końcach kadłuba znajdują się pierścienie duralowe, a w nich obsady z wałami (i łożyskami) śmigieł. Skrzydła i statecznik kierunku wykonane zostały z balsy i są na stałe połączone z kadłubem. Łopaty śmigła – balsowe, zaś piasta – z rurek duralowych, umożliwiających podczas regulacji zmianę skoku śmigła. Silnik gumowy o przekroju 96 mm². Guma Pirelli. Przed lotem wkręca się 250–275 obrotów.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość – 82 mm
Długość – 520 mm
Pow. nośna – 1,67 dm²
Ciężar gumy – 38,5 g
Ciężar całkowity modelu – 82,6 g
Obciążenie pow. – 49,5 G/dm²

Gdy ekipa polska wylądowała w dniu 1 sierpnia br. na lotnisku Tulsa w stanie Oklahoma, by walczyć o złoto, srebro i brąz, nikt z nas nie myślał o tym, że przeszło 400 lat temu, w roku 1541, dotarła do tego kraju inna ekipa — ekspedycja hiszpańska de Sotosa — również w nadziei na zdobycie złota. Hiszpanie byli wówczas pierwszymi białymi, którzy wkroczyli tu na tereny zamieszkane przez Indian, których plemiona jeszcze w początkach XIX wieku spokojnie zajmowały się uprawą ziemi nad żyznymi brzegami rzek.

WORLD PARACHUTING CHAMPIONSHIPS XI OKLAHOMA-USA-1972

Korespondencja własna z USA

Tahlequah

XI MISTRZOSTWA SPADOCHRONOWE ŚWIATA

W porcie lotniczym Tulsa spotkaliśmy się z miłym uśmiechem sympatycznej Indianki, która uprzejmie dawała nam mapy i foldery Oklahomy, zaś przed portem powitało nas gorące, parne powietrze i autentyczny szeryf, który chętnie pozował do zdjęć. 65 mil jazdy w mikrobusie „Dodge" i — jesteśmy w Tahlequah. Nieduże miasteczko z około 10 000 mieszkańców. Gdyby zdjąć reklamy i bruk, można by od razu, bez dodatkowych rekwizytów, kręcić film z tzw. dzikiego zachodu.

Tahlequah znaczy po indiańsku — wystarczy dwóch. Trzech wodzów indiańskich miało znaleźć miejsce dla ich przyszłej stolicy. Na umówione spotkanie przybyło tylko dwóch, gdyż jeden, wskutek powodzi, nie dotarł. Ci dwaj znaleźli odpowiednie miejsce i rzekli: Tahlequah — wystarczy dwóch. Amerykanie zorganizowali na swoim terenie pierwszy raz mistrzostwa świata w 1962 r. w Orange. O Tahlequah często słyszało się: Wystarczy dwóch.

Lecieliśmy na mistrzostwa w pełni przekonani, że będzie to sportowa i organizacyjna bomba. Tymczasem już przed samym wylotem wybuchła pierwsza „bomba". Zarówno na tegorocznym posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Spadochronowej w Paryżu, jak też w swoim pierwszym biuletynie z dnia 24 marca organizatorzy zapewniali, że zabezpieczą wszystkim uczestniczącym w mistrzostwach ekipom bezpłatny transport lotniczy na terenie USA. Dosłownie w ostatniej chwili przed wylotem do Nowego Jorku wpłynął zaskakujący, nie tylko nas, telegram, że na bezpłatny przelot nie możemy liczyć.

Dodatkowe i niebagatelne koszty. Kłopoty dla wszystkich ekip. Usytuowanie mistrzostw w Tahlequah, z punktu widzenia warunków meteorologicznych i klimatycznych, było niewypałem. Codzienne wysokie temperatury — w granicach około 40 st. C. w dzień i 30 st. C. w nocy — nie należały do przyjemności, a wręcz wykańczały zawodników. Jedyną chyba przyjemnością było przebywanie w klimatyzowanych pomieszczeniach Northeastern State College, gdzie zakwaterowano wszystkie ekipy. Akademia ta, zbudowana w stylu nieco surowym, mogła się podobać. Na obszarze 70 ha usytuowane zostały 62 różnego rodzaju budynki uczelniane, dla 6 000 studentów. Z założonego tu w 1846 roku niewielkiego seminarium, przekształconego w 1909 roku w szkołę państwową, powstała w roku 1939 obecna akademia, zapewniająca dobre warunki do nauki i wypoczynku.

W dniach 1—4 sierpnia zjeżdżały do Tahlequah ekipy prawie ze wszystkich kontynentów. Ostatecznie na starcie stanęło do walki 187 zawodników — 42 kobiety i 145 mężczyzn — z 31 krajów, a zatem więcej niż na poprzednich mistrzostwach świata w Bled (183 zawodników z 28 krajów). Pełne drużyny męskie wystawiło 29 państw, zaś kobiece 8 państw. Tylko w konkurencjach indywidualnych startowali jedynie zawodnicy Gwatemali i Korei Płd. oraz po jednej zawodniczce z Austrii, W. Brytanii i Polski. Po raz pierwszy wzięli udział w mistrzostwach zawodnicy Argentyny, Gwatemali, Korei Płd., Rodezji i Wenezueli. Niespodzianką był brak zawodników Jugosławii, organizatorów pierwszych i ostatnich mistrzostw świata w roku 1970 w Bledzie.

Trzy internatowe budynki Northeastern State College swobodnie wchłonęły ten wielojęzyczny „tłum" zawodników, z których wielu i na niejednych mistrzostwach współzawodniczyło już ze sobą. Odżyły stare koleżeńskie stosunki, zrodziły się nowe, sportowe znajomości. Niewiele jednak czasu mieliśmy na wspólne rozmowy i spotkania. Prawie codziennie, z dwoma dniami przerwy, przebywaliśmy na lotnisku i to po 12—13 godzin — od godziny 7 do 20. Lotnisko cywilne, na którym odbywały się skoki, znajdowało się około 6 km na zachód od naszego miejsca zakwaterowania. Położone 266 m n. p. m., okolone jest płaską przestrzenią pastwisk, łąk i niskich lasów, wśród których rozrzucone są małe farmy. Na zachodniej stronie lotniska znajduje się pas startowy (1070 x 15 m). Mistrzostwa rozgrywane były na wschodniej stronie lotniska, gdzie znajdowało się koło spadochronowe o średnicy 33 m, wysypane żwirem na głębokości 1 m. Każda ekipa otrzymała na lotnisku do swojej dyspozycji jeden namiot typu wojskowego, który w minimalnym stopniu chronił nas przed słońcem i żarem, oraz do wyłącznej dyspozycji 11-osobowy mikrobus „Dodge", z wystarczającym miejscem na spadochrony. Obsługę samochodów i opłatę za paliwo zabezpieczały ekipy we własnym zakresie. Teren lotniska i namioty były chronione przez organizatorów. Dobra wróżka podpowiedziała nam, by spadochrony trzymać w samochodzie, a nie w namiocie. Ekipa NRF wracała do domu uboższa o jeden spadochron główny i zapasowy, które w niewyjaśniony sposób „znikły" z jej namiotu.

Do dnia otwarcia mistrzostw (5.VIII.) odbywały się skoki zapoznawczo-treningowe. Nasi skoczkowie wykonali po trzy skoki na akrobację i dwa na celność lądowania. Tu znów nowa organizacyjna „bomba". Na kolejkę skoków należało zapisywać się na lotnisku o godz. 7 rano. Kto był zatem pierwszy, ten był (teoretycznie) lepszy. Bywało i tak, że już o godzinie 5.30 ustawiała się kolejka do zapisu, lecz i wtedy nie zawsze ten kto był pierwszy pod drzwiami skakał pierwszy. Jak to się działo, nikt nie umiał wyjaśnić. W godzinach popołudniowych, w piątek (4.VIII.), w przeddzień otwarcia mistrzostw, na głównej ulicy Tahlequah odbyła się uroczysta parada.

Gorąco witane przez mieszkańców przedefilowały, z flagami narodowymi na czele, wszystkie uczestniczące w mistrzostwach ekipy, a za nimi różne grupy młodzieżowe, Indianie, ekipy reklamowe i polityczne, propagujące swoich kandydatów do władz miejskich i stanowych... Ten barwny korowód różnych „osobistości" — pieszo, rowerami, motorami, samochodami i konno — w swym swoistym folklorze wywarł na wszystkich uczestnikach niezapomniane wrażenie. Ale przed tą oryginalną paradą wybuchła znów jedna z wielu „bomb". Zabrakło flag Polski, Czechosłowacji, NRD i NRF. Pozostałe flagi były. Postanowiliśmy bez naszej flagi nie defilować. Po kilkakrotnych protestach ze strony zainteresowanych ekip w końcu flagi „odnalazły" się. Co to więc było? „Niedopracowanie" organizacyjne czy próba politycznej prowokacji?

Oficjalne otwarcie mistrzostw nastąpiło w sobotę (5.VIII.) na lotnisku. „Nalot" publiczności był dość duży. Barwny korowód jeźdźców na koniach, z flagami narodowymi uczestniczących państw (tym razem żadna z flag nie „zaginęła"), objechał koło spadochronowe, a potem wszystko pomieszało się — ekipy, publiczność, organizatorzy. Gdzieś tam ktoś przemawiał, otwierając mistrzostwa, ale kiedy i kto, nikt nie wiedział — „wysiadła" radiofonizacja. I tak zostały mistrzostwa uroczyście otwarte...

Wielka batalia rozpoczęła się od niedzieli skokami grupowymi. Była to batalia rzeczywiście wielka. W porównaniu do poprzednich mistrzostw (11 skoków) wzrost ilości skoków na zawodnika (20 skoków) był prawie dwukrotny. Regulamin mistrzostw zakładał wykonanie: — 10 skoków indywidualnych na celność lądowania z wysokości 700 m., — 5 skoków indywidualnych na akrobację z wysokości 1800—2000 m. oraz 5 skoków grupowych na celność lądowa-

Z lewej: Najlepsi skoczkowie w celności lądowania. Pierwszy z lewej nasz reprezentant — Edward Ligocki. Z prawej: Obrazek z mistrzostw w trakcie rozgrywania konkurencji. Zdjęcia ze zbiorów autora i L + K

nia z wysokości 1000 m. Jak więc zmieścić się z realizacją tych założeń w ciągu 14 dni i przy tej ilości zawodników? Okazało się, że można. Wystarczyło „trzymać" na lotnisku ekipy od rana do zmroku i intensywnie skakać. Zrodził się tasiemcowy maraton spadochronowy.

Organizatorzy ułożyli ponadto bardzo interesujący program rozgrywania mistrzostw: zamierzali bowiem rozpocząć wszystkie trzy konkurencje i rozgrywać je równocześnie do ostatniego dnia. W takim układzie do końca mistrzostw nikt by właściwie nic nie wiedział, a poszczególne konkurencje mogły być kończone (według minimum) w najbardziej odpowiednich układach.

Dobrze się stało, że główny sędzia mistrzostw, Mikołaj Kałczew z Bułgarii, zdecydowanie wystąpił przeciwko takiemu programowi i spowodował, że każda z konkurencji była w kolejności rozgrywana do końca.

W akrobacji po raz pierwszy zastosowany został oficjalnie magnetowid. Ten jeden prototypowy egzemplarz spełnił co prawda tylko połowicznie swoją rolę — sędziowie mieli z nim wiele kłopotów, ale wszyscy pozostali, w szczególności zawodnicy, nareszcie mogli na ekranach telewizyjnych oglądać w walce swoich rywali. Cztery telewizory, ustawione w nieco sfatygowanym namiocie pocyrkowym na lotnisku, stale były oblężone.

Poziom skoków na akrobację wśród mężczyzn był bardzo zróżnicowany, 18 zawodników w ogóle akrobacji nie zaliczyło (16 punktów). W tej grupie znaleźli się zawodnicy Meksyku, Chile, Wenezueli, Japonii, Peru, Gwatemali i Korei Płd. Najlepsze wyniki uzyskali zawodnicy europejscy oraz USA i Kanady. Mistrzem świata został Francuz J. C. Armaing ze średnim czasem 5 skoków 7.15 s. — a więc z czasem lepszym od mistrza świata z Bled A. Jaczmienlewa (7.42 s) — przed J. Pospichalem — Czechosłowacja (7.28) i C. Scheolpple — USA (7.70). Ogólnie biorąc poziom akrobacji nieznacznie wzrósł. W 1970 r. w Bled tylko 41 zawodników osiągnęło średni czas poniżej 10 s., w USA natomiast 54. Sędziowie bardzo surowo oceniali zawodników. Sypnęło się sporo punktów karnych (około 80 proc.). Doszło nawet do konfliktu pomiędzy sędziami, a zapisem z magnetowidu. Jednego dnia sędziowie przeglądając zapis z magnetowidu ocenili wśród innych skoki mistrza i wicemistrza świata jako w pełni nie zaliczone (16 pkt.), drugiego zaś — po interwencji jury — zaliczyli poprzednie czasy.

Stan Colorado to tradycje Dzikiego Zachodu... Flagi państw uczestniczących w mistrzostwach wędrowały na koniach w czasie uroczystości zamknięcia imprezy.

Polscy spadochroniarze po skoku grupowym na XI Spadochronowych Mistrzostwach Świata.

W nieoficjalnej punktacji konkurencję akrobacji wygrał ZSRR, ze średnim czasem 4 zawodników 8.13 s. (w Bled 8.03), przed USA (8.15) i Czechosłowacją (8.28). Niestety, nasza ekipa nie wypadła najlepiej. W roku 1970 w Bled zajęliśmy drużynowo 4 miejsce ze średnim czasem 8.63, w USA zaś spadliśmy na 7 miejsce i do tego z czasem 9.16. Najlepszy z Polaków Edward Ligocki osiągnął średni czas 8.44 (15 miejsce), czas, który w sposób decydujący wpływał na jego ostateczną lokatę.

Ligocki miał gorszy średni czas od absolutnego mistrza świata C. Schoelpple (USA) o 0,74 s, ale był lepszy od niego w celności o 53 cm. Ligocki mógłby zrównać się w ostatecznej klasyfikacji z Amerykaninem tylko wówczas, gdyby ten miał gorszy od niego rezultat w celności o 3.70 m! Akrobacja zatem, a nie celność, mocniej decydowała o ostatecznych lokatach indywidualnych i drużynowych. 1 średnia sekunda w akrobacji równoważyła 5 m uzyskanych w celności lądowania.

Kobiety reprezentowały w akrobacji poziom lepszy od mężczyzn. Wszystkie 42 zawodniczki sklasyfikowane zostały poniżej 16 s, a 29 uzyskało czas poniżej 11 s. Znów święciła triumf Francja. Wygrała rutynowana zawodniczka M. Baulez z czasem 8.48, przed S. Joerns — USA (9.20) i B. Karkoszką — NRD (9.26). Czas uzyskany przez Baulez był lepszy od czasu mistrzyni świata z Bled W. Zakoreckiej — ZSRR (9.04), która w USA była dopiero szósta z czasem 9.58. Nasza Janina Zwierzchowska walczyła dzielnie, uzyskując 13 lokatę z czasem 8.80 (9.83 w Bledzie).

10 skoków na celność lądowania to nie tylko maraton, to wyczerpująca gra nerwów. I czy w tej sytuacji rzeczywiście wygrywa najlepszy? Do ostatniej kolejki skoków zdecydowanie — same centra — prowadził W. Kumbar (Czechosłowacja). Ostatni skok, 1.72 m. i spada na 10 miejsce. Jeden z najlepszych celnościowców świata wyjechał z USA bez medalu. Ligocki dwukrotnie powtarza skok (35 i 45 cm) na skutek wykonywania poprzednich skoków w nieregularnych warunkach meteorologicznych. Wielkie ryzyko i wielka szansa. Wywalczył centra. Jest medal brązowy. 33 zawodników osiąga średnią odległość poniżej 0,5 m, a 58 poniżej 1 m. Poziom skoczków jest bardzo zróżnicowany. Ostatni zawodnik uzyskuje łączną odległość 80.88 m. W tej konkurencji nasza drużyna walczyła doskonale. E. Ligocki (0.21), S. Sidor (2.22), S. Jakubowski (3.67) i J. Mac (4.86) uzyskała łącznie średnią odległość 1.09 m, plasując się w nieoficjalnej punktacji drużynowej na 3 miejscu, za ZSRR (0.55) i USA (0.61), a przed Czechosłowacją (1.67). Zwyciężył L. Majer (Czechosłowacja) wynikiem 0,12 m, przed S. Suttonem (Kanada) — 0,19 m i E. Ligockim 0.21 m. Zwycięzca uzyskał ten sam wynik co poprzedni mistrz świata z Bled. E. D. Rice (USA). Siedmiu zawodników uzyskało odległość poniżej 1 m (w Bled dziesięciu).

Poziom wśród zawodniczek był tym razem słabszy. Ten tasiemcowy maraton plus trudne warunki meteorologiczne, w szczególności w godzinach południowych (upał i to 12-godzinne „trwanie" na lotnisku) — robiło swoje. Zwyciężyła A. Djużowa (ZSRR) wynikiem 3.01 m., przed M. Tomsikową (Czechosłowacja) — 4.09 m i C. Porter (USA) — 4.89 m. W Bled mistrzyni świata Z. Zarybnicka (CSRS) uzyskała wynik 0,30 m. Mistrzyni świata z USA byłaby w Bled dopiero na 11 miejscu. J. Zwierzchowska wywalczyła wynikiem 6.13 m dobre 6 miejsce. W łącznej klasyfikacji mistrzynią świata została B. Karkoszka (NRD) przed Tomsikową (CSRS) i S. Starikową (ZSRR). J. Zwierzchowska plasując się na 8 miejscu poprawiła swą pozycję z Bled, gdzie była 10. Wśród mężczyzn zwyciężył C. Schoelpple (USA), przed A. Osipowem (ZSRR) i P. Pospichalem (CSRS). Najlepszy z Polaków, E. Ligocki, zajął 8 miejsce.

Skoki grupowe są konkurencją widowiskową i jednocześnie niełatwą. Od lat notujemy tu różne niespodzianki. Tym razem „wystrzelili" Szwajcarzy wygrywają tę konkurencję (3.79), przed ZSRR (4.84) i Czechosłowacją (5.66), wynikiem, który w Bled dałby im dopiero 4 miejsce. Nasza drużyna walczyła ze zmiennym szczęściem. Pierwszy skok wykonała przy sile wiatru około 6 m/s, osiągając 1.48 m. ostatni — jako jedyna drużyna — kończyła samymi centrami. Ostatecznie zajęliśmy 5 miejsce wynikiem 5.82 m i centymetry dzieliły nas od medalu. Każda z drużyn przeżyła tu jakąś swoją „tragedię". NRD wynikiem 17.01 m zajęła 13 miejsce, zaś Francuzi — 18 (25.07). Ostatnia (Chile) miała wynik 103,76 m, a więc o 100 m gorszy od zwycięzcy.

W końcowej klasyfikacji mistrzem świata została reprezentacja ZSRR (17.78), przed USA (18.21) i Czechosłowacją (19.37). Polska wywalczyła 4 miejsce (20,58), plasując się w ścisłej czołówce światowej. Wśród kobiet zwyciężyła również reprezentacja ZSRR (24.07), przed NRD (24.08) i Czechosłowacją (26.52). Czechosłowacji nie udało się obronić tytułów mistrzów świata z Bled.

Prośby, pomimo przyrzeczeń organizatorów, nie odnosiły skutku. Niejedna ekipa domagała się, by odprawy prowadzić w oficjalnych językach FAI, co było obowiązkiem organizatorów. I znów bezskutecznie. My wyjątkowo nie mogliśmy narzekać. Większość odpraw prowadzona była w języku polskim. Sędzia główny M. Kałczew z Bułgarii i tłumacz ekipy amerykańskiej J. Krüger najlepiej rozumieli się w naszej ojczystej mowie.

Zakończenie mistrzostw odbyło się w dużej sali miejscowej akademii. Przydługie mowy ze strony organizatorów, wręczenie medali przez piękną Indiankę i... kierownik mistrzostw Norman E. Heaton włożył kowbojski kapelusz na głowę stwierdzając, że mistrzostwa są zakończone. No cóż. Co kraj, to obyczaj. Opuszczaliśmy salę zawiedzeni. Gdzie towarzysko porozmawiać, złożyć zwycięzcom gratulacje, przecież dopiero pierwszy i ostatni raz mieliśmy okazję być wszyscy razem...

Nam pozostaje jednak żal, że brak pieniędzy (ach, te dewizy) wyeliminował nasze panie z walki. A jednocześnie rodzi się nadzieja, że pełne reprezentacje kobiece i męskie coraz mocniej ugruntują naszą dotychczasową pozycję w spadochroniarstwie światowym.

JERZY ŚWIĄTEK

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

RAY HEGY „CHUPAROSA"

RAY HEGY, konstruktor-amator z USA, zbudował niewielki zgrabny dwupłacik, któremu nadał dźwięczną nazwę „Chuparosa" (rodzaj kolibra — nazwa hiszpańska, bo Hegy mieszka na pograniczu Meksyku). Do budowy „Chuparosy" użyto materiałów i części pochodzących ze starych, rozbitych samolotów różnych typów. Nie odbiera to wcale oryginalności samolotowi.

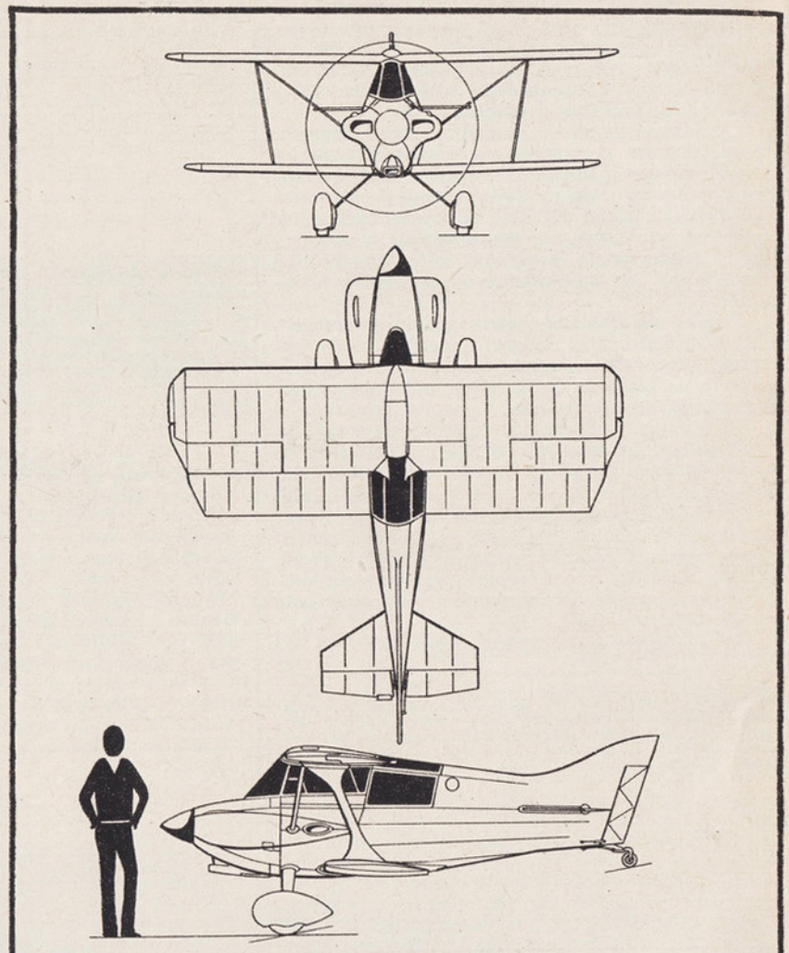
„Chuparosa" jest jednomiejscowym, jednosilnikowym rozpórkowym dwupłatem konstrukcji metalowej z pokryciem płóciennym. Płaty o obrysie prostokątnym, ze stałym symetrycznym profilem NACA 0009. Kąt natarcia 3°. Lolny płat ma wznios 2°. Górny płat przesunięty jest do przodu. Płaty są rozparte pojedyńczymi rozpórkami typu „I" (usztywniającymi komorę na skręcanie) i usztywnione pojedynczymi zastrzałami (pracującymi w normalnym locie na rozciąganie). Konstrukcja płatów dwudźwigarowa. Noski kryte blachą, reszta skrzydła płótnem. Lotki, tylko na górnym płacie, wyważone masowo, napędzane są rurami skrętnymi, ukrytymi w spływie płata. Skrzydła nie mają żadnych urządzeń supernośnych. Kadłub o przekroju wielokątnym ma konstrukcję kratownicową z rur stalowych o średnicy 18, 15 i 12 mm. Kabina pilota mieszcząca się za płatem jest oszklona. Dla zmniejszenia oporu oszklony jest również kozioł, na którym wspiera się górny płat. Tył kadłuba przechodzi w płetwę stanowiącą statecznik pionowy. Usterzenie poziome oraz ster wysokości mają profil płaski i konstrukcję z rur stalowych, krytych płótnem. Podwozie stałe, klasyczne. Koła główne osadzone na stalowych goleniach sprężystych o przekroju 100 × 11 mm. Koło tylne osadzone jest na końcu stalowego resoru i sprzęgnięte ze sterem kierunku.

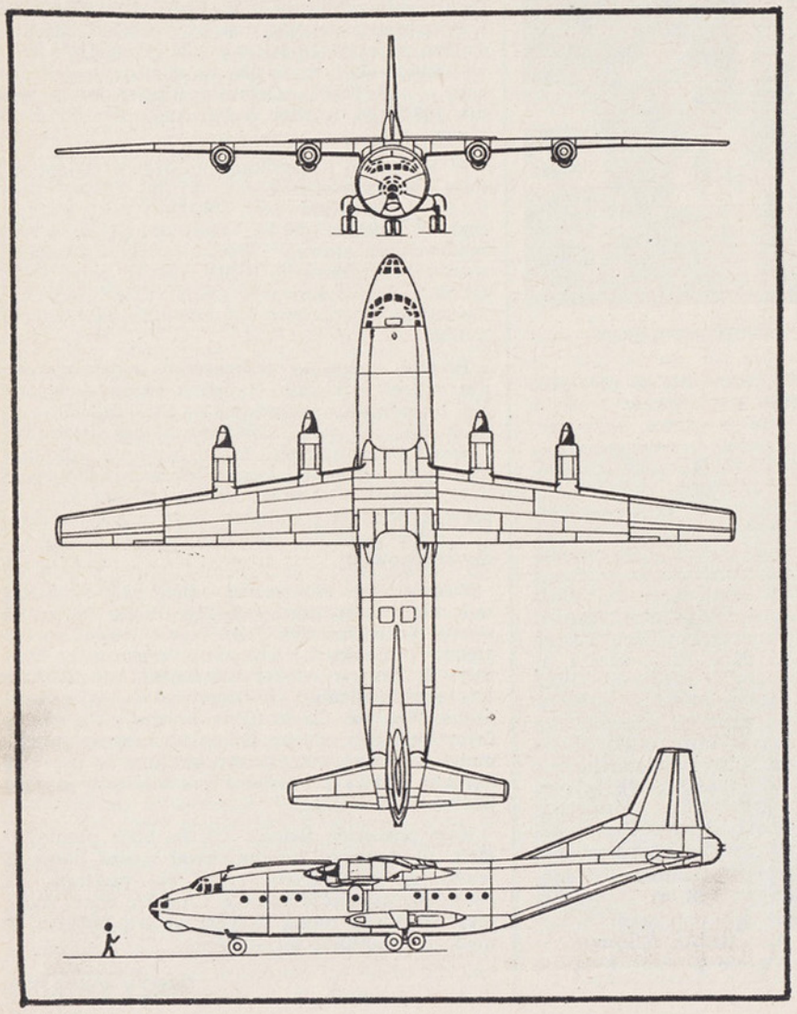
Napęd samolotu stanowi czterocylindrowy silnik Continental A-65 o mocy 65 KM. Śmigło stałe, dwułopatowe. Paliwo mieści się w zbiorniku w przedniej części kadłuba.

(J. Ś)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość górnego płata — 3,90 m, rozpiętość dolnego płata — 3,60 m, długość — 4,30 m, pow. nośna — 6,7 m².
Ciężary: Ciężar własny — 217 kg, ciężar całkowity — 350 kg.
Osiągi: Brak danych.





AN - 12

SAMOLOT An-12 jest znanym i szeroko stosowanym samolotem transportowym średniego zasięgu. Oprócz ZSRR, An-12 stosowany jest również w innych krajach RWPG, w tym także w Polsce, oraz w krajach arabskich, w Indonezji i w innych. Ten nowoczesny samolot, odznaczający się nowoczesnym układem i konstrukcją oraz wysokimi wskaźnikami eksploatacyjnymi, jest dziełem zespołu pracującego pod kierunkiem generalnego konstruktora Olega Antonowa. An-12 powstał w 1956 r., ale do dziś pozostaje w czołówce samolotów swej klasy.

An-12 jest czterosilnikowym wolnonośnym górnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Układ górnopłata jest szczególnie korzystny dla samolotu transportowego, gdyż umożliwia niskie umieszczenie podłogi ładowni, co ułatwia ładowanie. Płat składa się z 5 części, z których skrajne mają charakterystyczny ujemny wznios. Profil CAGI, przy kadłubie S-3-18, na załamaniu S-3-16 i na końcach S-3-14 (odpowiednio: 18, 16 i 14%). Konstrukcja dwudźwigarowa z pracującym pokryciem. Dwuszczelinowe klapy-poszerzacze typu Fowler, wychylane hydraulicznie, są prawie na całej długości owiane strumieniem zaśmigłowym co zwiększa ich skuteczność. Lotki szczelinowe. Kadłub konstrukcji półskorupowej ma na znacznej długości przekrój kołowy. Tylna część jest podniesiona i wyposażona w duże wrota i rampę załadunkową, umożliwiającą wjazd pojazdów kołowych i gąsienicowych do wnętrza obszernej ładowni. Tylne wrota mogą być otworzone w locie co umożliwia zrzut skoczków i ładunków na spadochronach, w tym również ciężkiego sprzętu. W przedniej części kadłuba mieści się kabina dla 3—5-osobowej załogi z oszklonym stanowiskiem nawigatora w dziobie, oraz pomieszczenia dla 14 osób personelu towarzyszącego. Oba pomieszczenia są ciśnieniowe i klimatyzowane. Chowane podwozie trójzespołowe. Zespół przedni dwukołowy. Zespoły główne czterokołowe, chowane w gondole z boków kadłuba. Duże koła o niskim ciśnieniu umożliwiają działanie z lotnisk trawiastych.

Napęd stanowią 4 turbośmigłowe silniki Iwczenko AI-20K o mocy 4 000 KM każdy. Śmigła przestawialne i odwracalne, czterołopatowe. Zbiorniki paliwa w skrzydłach.

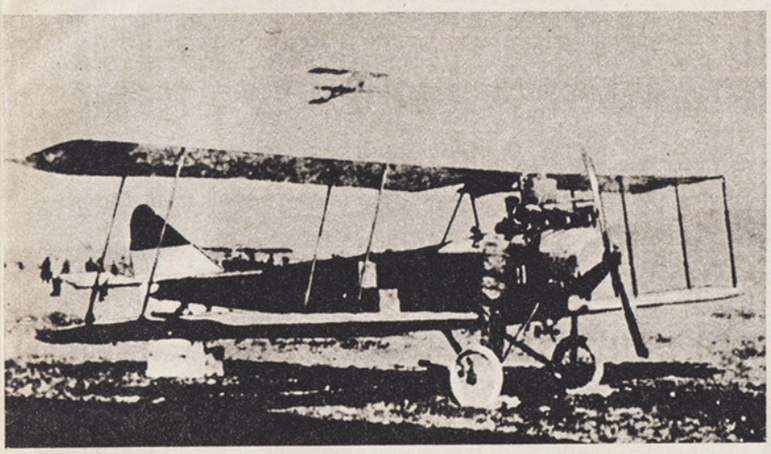
(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 38,00 m, długość (zależnie od wersji) — 33,1 do 36,95 m, wysokość — 9,83 m, pow. nośna — 121,7 m², wydłużenie — 11,85, wymiary ładowni — 13,5 × 3,5 × 2,6 m, pojemność ładowni — 97,2 m³.
Ciężary (zależnie od wersji): Ciężar własny — 30 500 do 32 750 kg, ciężar całkowity — 55 100 do 61 00 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 610 km/h, prędkość przelotowa — 585 do 600 km/h, prędkość lądowania — 180 do 200 km/h, prędkość min. — 163 km/h, wznoszenie — 10 m/s, pułap — 10 200 do 11.00 m, zasięg — 3 400 do 5 700 m, rozbieg — 700 do 850 m, dobieg — 500 do 850 m.

SAMOLOTY W LOTNICTWIE POLSKIM

BRANDENBURG B-I



SAMOLOT szkolny Brandenburg B-I został w 1915 r. skonstruowany przez inż. E. Heinkla w niemieckiej wytwórni Hansa und Brandenburgische Flugzeugwerke. Był on produkowany w Niemczech oraz z licencji w Austrii przez firmę Fischamend. Samoloty produkcji austriackiej z silnikiem Mercedes 100 KM nosiły nr serii 75 i 76, z silnikiem Daimler 120 KM — nr serii 77 zaś z silnikiem Daimler 120 KM — nr serii 78. Brandenburg B-I był podobny do Brandenburga C-I, lecz miał inne usterzenie i inną rozpiętość płatów. Samolot był stateczny i łatwy w pilotażu.

Polskie lotnictwo wojskowe przejęło po lotnictwie austriackim w Małopolsce w 1918 r. 15 samolotów Brandenburg B-I, głównie w wersji z silnikiem Mercedes 100 KM. Były one używane w Wojskowej Szkole Lotniczej w Warszawie (4 sztuki z silnikiem Mercedes 100 KM) oraz w Krakowskiej Szkole Pilotów. Samoloty te używane były przez kilka lat. Początkowo samoloty te miały malowane biało-czerwone pasy na usterzeniu i skrzydłach. Potem otrzymały szachownice na skrzydłach, a pasy na usterzeniu pozostawiono. W końcu otrzymały również szachownice na usterzeniu.

Dwumiejscowy samolot szkolny Brandenburg B-I miał konstrukcję drewnianą. Kadłub kryty był sklejką, płaty i stery — płótnem. Cechą charakterystyczną samolotów Brandenburg B-I i C-I były pochylone ku kadłubowi słupki międzyskrzydłowe. Silnik chłodzony wodą, 6-cylindrowy rzędowy Mercedes o mocy 100 KM.

DANE TECHNICZNE

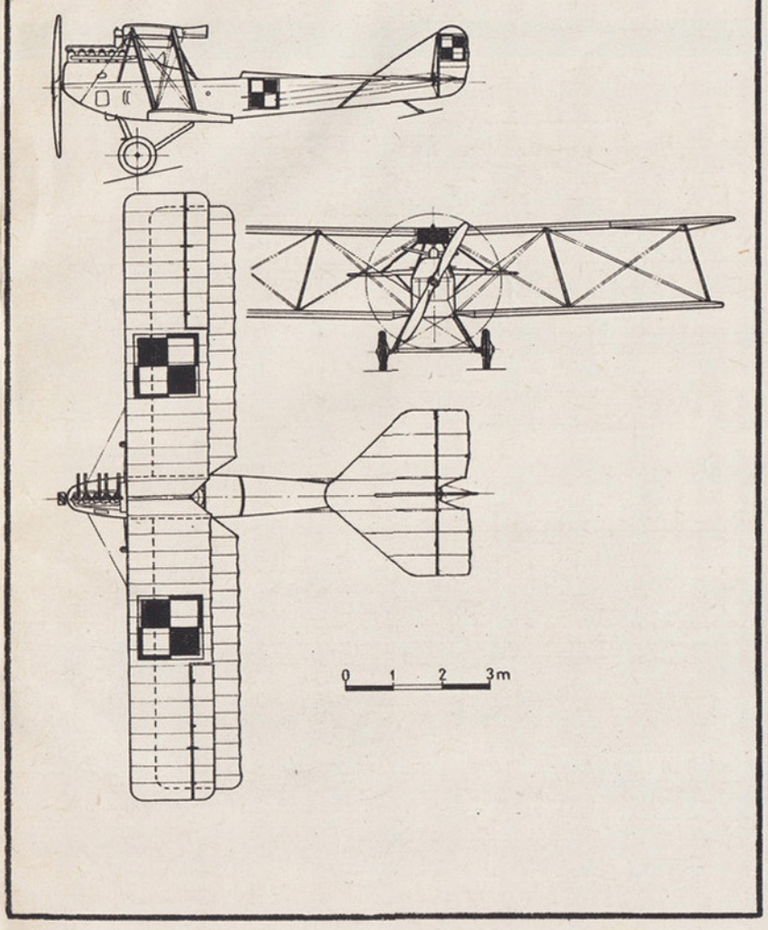
Wymiary: Rozpiętość — 13,13 m, długość — 8,45 m wysokość — 2,96 m, pow. nośna — 43,5 m².

Ciężary (przybliżone): Ciężar własny — 760 kg, ciężar użyteczny — 300 kg, ciężar całkowity — 1060 kg.

Osiągi (przybliżone): Prędkość max. — 125 km/h prędkość przelotowa — 1000 km/h, prędkość min. — 65 km/h, wznoszenie — 2,2 m/s, pułap — 3 200 m, zasięg — 300 km.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

Na zdjęciu: Brandenburg B-I na lotnisku krakowskim. Zdjęcie ze zbiorów T. Żychiewicza.



UWAGA AEROKLUBY

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listę 10 najlepszych wyników szybowcowych, uzyskanych w roku 1972 przez polskich pilotów. By lista ta wolna była od najmniejszych nawet pomyłek, potrzebna jest nam pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych, a nawet samych pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Pomoc ta winna wyrażać się w przesłaniu pod adresem naszej redakcji wszystkich lepszych wyników, uzyskanych przez pilotów i pilotki poszczególnych aeroklubów w sezonie 1972 zarówno na szybowcach jednomiejscowych, jak dwumiejscowych.

Interesują nas WYSOKOŚCI ABSOLUTNE i PRZEWYŻSZENIA oraz wszystkie KONKURENCJE PRZELOTOWE — ODLEGŁOŚCIOWE (nawet nie ukończone) i PRĘDKOŚCIOWE PO TRASACH TRÓJKĄTNYCH (100, 200, 300, 400 i 500 km).

Wszystkie listy wyników, przed przesłaniem ich do naszej redakcji, winny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — 10 STYCZNIA 1972 R.

POCZTA

STUDIA LOTNICZE NA POLITECHNICE WARSZAWSKIEJ

„Jestem uczniem klasy maturalnej pięcioletniego Technikum Mechanicznego, latam na szybowcach, posiadam drugą klasę wyszkolenia. Po maturze bardzo chciałbym studiować lotnictwo na Politechnice Warszawskiej. Proszę więc o informacje dotyczące egzaminów wstępnych i przebiegu studiów" — pisze **Leszek Chrenowicz z Zielonej Góry.**

Lotnictwo studiować można na Wydziale Mechanicznym Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej. Kandydaci na ten wydział składają egzaminy wstępne z następujących przedmiotów: **matematyka** (za ocenę bardzo dobrą kandydat otrzymuje 12 punktów), **fizyka** (za piątkę — 8 pkt), **język obcy** (za piątkę — 4 pkt).

Kandydaci jeszcze przed podjęciem studiów muszą zdecydować się na jakim kursie chcą się kształcić: magisterskim, trwającym 5 lat czy inżynierskim, trwającym 4 lata.

Kurs magisterski Wydziału MEL posiada siedem następujących specjalności: aparatura przemysłowa, energetyka jądrowa mechanika stosowana, maszyny i urządzenia energetyczne, **osprzęt lotniczy, samoloty i śmigłowce, silniki lotnicze.**

Na kursie inżynierskim istnieją trzy specjalności: aparatura przemysłowa, maszyny i urządzenia energetyczne, **samoloty.**

Absolwent Wydziału MEL Politechniki Warszawskiej, niezależnie od specjalizacji otrzymuje dyplom **mag'stra inżyniera mechanika**, względnie **inżyniera mechanika.**

Szczegółowych informacji o studiach lotniczych udziela Dziekanat Wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej — **Warszawa, ul. Nowowiejska 24, Telefon: 21-53-10.** Dziekanat dysponuje także pewną ilością informatorów dla kandydatów na studia na Wydziale MEL.

SZKOLENIE STEWARDÓW I STEWARDESS

„Proszę o poinformowanie mnie o szkołach, które uczą dziewczęta zawodu stewardessy lotniczej" — pisze **Irena z Warszawy.**

Polskie Linie Lotnicze LOT prowadzą aktualnie rekrutację kandydatów na stewardów i stewardessy latające. Wymagane warunki: wiek 21—27 lat; wykształcenie co najmniej średnie; dobra znajomość jednego lub dwóch języków obcych.

Kandydaci i kandydatki proszeni są o zgłaszanie się osobiste z podaniem, życiorysem, odpisem świadectwa dojrzałości, 3 zdjęciami i dowodem osobistym w **Dziale Kadr PLL LOT — Warszawa, ul. 17 Stycznia 39,** pokój 24, I piętro, w godzinach od 9 do 13, codziennie oprócz sobót, w terminie do 31 grudnia 1972 r.

PRZEPISY O KONSTRUKCJACH AMATORSKICH

„Czy jest już zatwierdzony, a jeśli nie to kiedy będzie, projekt przepisów o amatorskich konstrukcjach latających" pyta **Tadeusz Blum z Giżycka.**

Aktualnie trwają prace nad projektem takich przepisów. Na razie jednak nie wiadomo kiedy przepisy o amatorskich konstrukcjach latających wejdą w życie.

OPINIE I ADRESY

Heindrich Weidinger — Drezno (NRD). Dziękujemy za cenne uwagi dotyczące redagowania „Skrzydlatej". Na życzenie podajemy adres redakcji czasopism modelarskich: „Modelarz", „Mały Modelarz" i „Plany Modelarskie" — **Warszawa, ul. Chocimska 14.**

Leon'd Ugriumow — Staroszczerbinowskaja (ZSRR). Do Michała Scipio del Campo prosimy pisać pod adresem naszej redakcji. List prześlemy adresatowi.

ISKRA KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

HORST SEIFERT — 755 Lübben, Karl-Marx-Strasse 24 oraz RUDOLF HAHLWEG — 755 Lübben, Volkswiese 4 (obaj z **Niemieckiej Republiki Demokratycznej**). Interesują się filatelistyką, szczególnie o tematyce lotniczej. Pragną nawiązać korespondencję z przyjaciółmi z Polski, którzy interesują się także lotnictwem na znaczkach pocztowych.

*

TADEUSZ KLESZCZYK — Łódź, ul. Pabianicka 64 m. 76. Osobie interesującej się szczerze lotnictwem odstąpi angielski rocznik lotniczy „Jane's all the World Aircraft 1970/71".

*

RUDOLF WASILEWSKI — Warszawa, ul. Leopolda Staffa 40 m. 33. Ma lat 13 i interesuje się lotnictwem. Jest modelarzem lotniczym i stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pisze wiersze lotnicze. Koresponduje i wymienia modele lotnicze. Pragnie nawiązać dalsze korespondencje na interesujące go tematy.

*

KRZYSZTOF BARTNIK — Radomsko, ul. Piastowska 4/43, woj. łódzkie. Jest uczniem ósmej klasy szkoły podstawowej. Interesuje się bardzo lotnictwem i wszystkim co jest z nim związane. Pragnie w przyszłości zostać pilotem. Chciałby korespondować na tematy lotnicze, związane szczególnie ze szkoleniem lotniczym.

ROZWIĄZANIA

WIRÓWKA
(nr 47 z 19 listopada 1972 r.

Znaczenie wyrazów: 1 — Gagarin 2 — spirala, 3 — parasol, 4 — Hanriot, 5 — Antonow, 6 — Korolew, 7 — przelot, 8 — torpeda, 9 — atotyda, 10 — eskadra, 11 — rakieta, 12 — Chanute.

LITERÓWKA
(nr 48 z 26 listopada 1972 r.)

Hasło: WOJSKA OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU

Wyrazy pomocnicze: 1 — krawędź, 2 — Szonin, 3 — „Czajka", 4 — „Pilszka", 5 — „Bekas", 6 — „Galatik", 7 — busola, 8 — Kubala, 9 — Cierva, 10 — Bloch, 11 — Finnair, 12 — „Skylab", 13 — „Szpak", 14 — „Polonia", 15 — zawis, 16 — Orville, 17 — świeca, 18 — Bitner 19 — „Karaś", 20 — skrzela, 21 — Wanda, 22 — przelot, 23 — Bajan, 24 — Makula, 25 — spirala, 26 — „Wiraże", 27 — Gujana, 28 — hamulec.

BONY KSIĄŻKOWE wylosowali: **Alfred Marenda** — Bydgoszcz, ul. Bocianowo 34/6; **Anna Nawrocka** — Lublin, ul. Trybunalska 21 m. 6B; **Teodor Nyka** — Bydgoszcz, ul. Spokojna 9 (I) 41; **Zenon Jurków** — Kępno Wlkp., ul. Armii Czerwonej 72/2; **Wiesław Szlęk** — Hołdowiec 49, pow. Kazimierza Wielka; **Andrzej Klebański** — Włocławek, ul. Żytnia 77 m. 12.

UBIORY KOSMONAUTÓW RADZIECKICH

Ubiór pierwszych kosmonautów ze statków „Wostok". Fotel wyrzucany miał urządzenia zapewniające wentylację i ciśnienie w skafandrze.

Zdjęcia pokazują rozwój ubiorów radzieckich kosmonautów na przestrzeni lat 1961—1972.

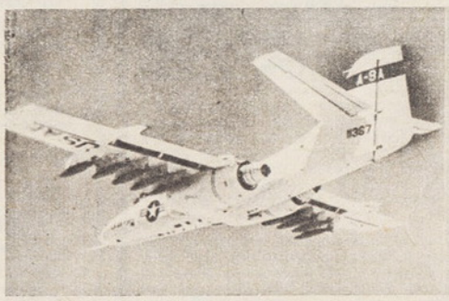
Ubiór kosmonautów ze statków „Woschod", przystosowany do wyjścia w otwartą przestrzeń kosmiczną. Wykonany z wielowarstwowego tworzywa, ma nakładaną powłokę zewnętrzną, zabezpieczającą kosmonautę przed działaniem cieplnym promieni słonecznych oraz chłodem przestrzeni kosmicznej.

●

Ubiór i hełm kosmonautów ze statków „Sojuz".

RUMUŃSKI SALON LOTNICZY

Na tegorocznych międzynarodowych targach w Bukareszcie rumuński przemysł lotniczy wystawił swoje wyroby. Na zdjęciu — fragment stoiska lotniczego. Na pierwszym planie: licencyjny śmigłowiec turbinowy „Allouette-III". W głębi — samolot rolniczy IAR-822.



PROTOTYPY W LOCIE

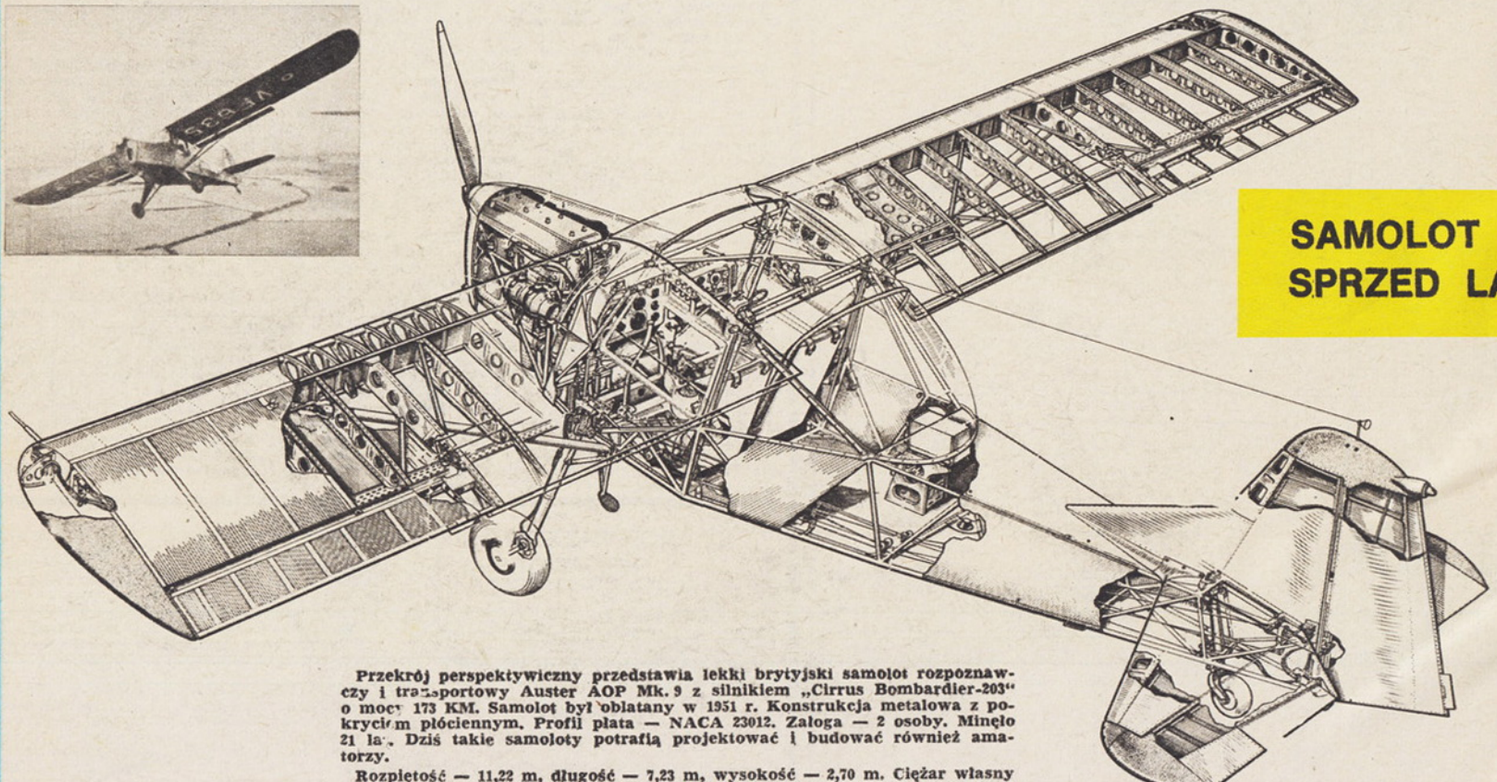
Oblatane w maju br. prototypy nowych amerykańskich samolotów programu A-X (szturmowe) przechodzą próby w locie. Z lewej: Samolot Northrop A-9A, z prawej — Fairchild A-10A. Program prób obejmuje 246 h lotu.

ZACZĘŁO SIĘ OD MODELI

Zakłady Murphy opracowały tłumik nowego rodzaju dla modeli latających, zwłaszcza radiomodeli. Nowością było zastosowanie mieszka z kauczuku silikonowego, który drgając przy przepływie gazów spalinowych z częstotliwością rezonansową wytwarzał podciśnienie w wymienniku ciepła umieszczonym przed tłumikiem, powodujące tłumienie dźwięku wydechu bez straty mocy silnika, a nawet zwiększając ją. Lekki i skuteczny tłumik (tłumi hałas silnika o 75% w odległości 15 m) znalazł już zastosowanie w motocyklach i w innych urządzeniach.

Zdjęcia i rysunki: „Sport si Tehnica", „The Aeroplane", „Air-Cosmos".

SAMOLOT SPRZED LAT



Przekrój perspektywiczny przedstawia lekki brytyjski samolot rozpoznawczy i transportowy Auster AOP Mk. 9 z silnikiem „Cirrus Bombardier-203" o mocy 173 KM. Samolot był oblatany w 1951 r. Konstrukcja metalowa z pokryciem płóciennym. Profil płata — NACA 23012. Załoga — 2 osoby. Minęło 21 lat. Dziś takie samoloty potrafią projektować i budować również amatorzy.

Rozpiętość — 11,22 m, długość — 7,23 m, wysokość — 2,70 m. Ciężar własny — 663 kg, ciężar całkowity — 953 kg. Prędkość max. — 204 km/h, prędkość przelotowa — 178 km/h, wznoszenie 280 m/min., pułap — 5 640 m, zasięg — 400 km, rozbieg — 99 m, dobieg — 55 m.

POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT

LOT

NOWINY

NR 131 ● GRUDZIEŃ 1972

PRASOWE PODRÓŻE Z LOTEM

PRACA przewoźników powietrznych zawsze interesowała szerokie kręgi społeczeństwa. Stąd stosunkowo częste i ilustrowane reportaże o samolotowych podróżach, doświadczonych pilotach i uśmiechniętych stewardessach. Obok sądów obiektywnych, opartych często na dokładnej znajomości przedmiotu, pojawiają się czasem głosy zniecierpliwione, a także krytycznie nieprzyjazne. Często jeden błąd urzędniczki powoduje zdecydowany atak na pracę całego przedsiębiorstwa. Nie oznacza to oczywiście, że LOT jest instytucją pracującą zawsze w sposób idealny i której nie należy krytykować. Nie możemy się przecież bronić, używając argumentu, że inni renomowani przewoźnicy popełniają również błędy. Rzecz tylko w tym, by krytyka pomagała nam w pracy, by potrafiła uchwycić cały kompleks — nieraz bardzo złożonych — problemów, a nie wylewała przysłowiowego dziecka z kąpielą...

Dzisiaj pragniemy zapoznać naszych Czytelników z kilkoma materiałami, które pokazują różnorodność dziennikarskiego spojrzenia na samoloty, załogi i pasażerów.

Poważny i fachowy miesięcznik amerykański **„Airline Management"** pisze w obszernym artykule o przygotowaniach LOTU do regularnych rejsów nad Atlantykiem. Tekst (którego fragment przedstawiamy poniżej) jest bogato ilustrowany zdjęciami.

Fińską podróż „Kopernika" relacjonujemy wewnątrz numeru. Tutaj więc tylko odnotujmy, że gazety w Helsinkach poświęciły tej wyprawie wiele uwagi i miejsca. Popularny dziennik **„Kansan Uutiset"** na pierwszej stronie zamieścił duże zdjęcie naszej załogi na tle „Kopernika" i to w towarzystwie Miss Lotnictwa, Kati Sundstrom.

Zostańmy przeto przy Koperniku. Angielski tygodnik (3 miliony nakładu), popularny **„Observer"**, ogłosił dla swych młodych (poniżej 17 lat) czytelników ciekawy — chociaż niełatwy — konkurs. Redakcja pragnie, by w tekście nie przekraczających 800 słów stać się ... Kopernikiem wyjaśniającym światu wagę swojego odkrycia lub współczesnym dziennikarzem opisującym to wielkie odkrycie dla angielskiej gazety! Nagrodę stanowi przelot (oczywiście „Kopernikiem") do Polski i zwiedzenie miejsc, gdzie żył i pracował nasz wielki rodak. Jurorami konkursu są: Ambasador PRL w Londynie i redaktor naczelny „Observera". To bardzo ciekawa inicjatywa i piękne nawiązanie do 500 rocznicy urodzin Kopernika. Zwycięzcę konkursu przedstawimy — oczywiście — naszym Czytelnikom.

I jeszcze jeden konkurs. Na łamach wydawanego w Londynie tygodnika **„World of Wonder"** duża mapa świata, poniżej symbole niektórych narodowych przewoźników powietrznych. Wśród nich także i żuraw LOTU. Wyników jeszcze nie znany, ale konkurs cieszył się bardzo dużą popularnością. Reprezentant PLL LOT w Londynie miał mnóstwo telefonów i listów. Kilka przywędrowało też do Warszawy, a ich nadawcy proszą o szczegółowe informacje o historii i najbliższych planach naszego przedsiębiorstwa.

O turystycznych walorach Polski i dogodnych połączeniach lotniczych pisze szwajcarska **„Panorama"**, zaś angielski **„Freight Transport Services"** oferuje usługi Il-62 w przewozie frachtu.

Z prasy polskiej odnotujmy ciekawy reportaż **„Panoramy"** „LOTEM do piramid", gdzie znakomite zdjęcia S. Gadomskiego uzupełniają interesujący tekst J. Buchartowskiej. Śląska **„Trybuna Robotnicza"** przynosi natomiast bardzo ciekawy materiał pt. „Alfa, Alfa — gotowi do startu", który jest po prostu portretem kapitana Włodzimierza Sułeckiego za wolantem i w domowych pieleszach. Redaktor Barbarze Mathes bardzo się ten tekst udał. Podobnie jak Jerzemu Waldorffowi podróż lotnicza na trasie Paryż — Warszawa, o której na łamach **„Polityki"** pisał tak: „Lecieliśmy „Kopernikiem", najszykowniejszym samolotem, jakim podróżowałem w długim życiu. Szum turbin ledwie dosłyszalny, dyskretna muzyczka, śniadanko że palce lizać, lot trwał niespełna dwie godziny, zakończył się lądowaniem mięciutkim jak na kołdrze puchowej. Dlatego dostojni koledzy prosili, żebym za powietrzną drogę z Paryża do Warszawy dziękował kapitanowi załogi „Kopernika" — Marianowi Witkowskiemu. Co czynię".

Chcielibyśmy bardzo, by w nowym roku 1973 takich podróży było jak najwięcej...

NEXT YEAR ON THE NORTH ATLANTIC

THE SKIES WILL BE EVEN MORE CROWDED WITH POLAND'S LOT AND BRITISH CALEDONIAN BEGINNING SERVICE. AND IF THE GOVERNMENTS APPROVE, IRAN AIR WILL ALSO JOIN THEM SOON.

BY ERIC BRAMLEY

More than 40 passenger-carrying scheduled and charter airlines already crowding the North Atlantic air routes will have to make room for at least two newcomers.

Planning to start operations are Poland's LOT (Polskie Linie Lotnicze) and British Caledonian, combination of Caledonian Airways and British United.

As *Airline Management* goes to press, 43-year-old LOT was awaiting two developments: the signing of a civil air agreement between the US and Poland, and, following this, completion of CAB action on its foreign air carrier permit authorizing flights to the US. CAB's Bureau of Operating Rights has recommended that LOT be awarded separate three-year permits for scheduled and charter operations.

Until these steps are completed, LOT will not set a date for starting service. In the absence of a bilateral agreement, Pan Am has been flying once weekly Warsaw-New York under a permit from the Polish government.

Although intermediate points will not be specified until issuance of the foreign air carrier permit, one route in which LOT is believed to be interested

Poland's LOT, appearing soon on the North Atlantic, names its airplanes for great Poles. Here, Nicolaus Copernicus. Chopin is on the wait list.

BAC One-Elevens.

Iran Air, celebrating its tenth anniversary this year, wants to extend its Tehran-Europe route via London or Paris to New York, with operations likely to start in 1974. The US and Iran say no such decision has yet been made.

This does not give the complete picture, however, because Pakistan International and Ceskoslovenske Aerolinie (CSA) are operating but their statistics are not yet reported. National Airlines

«KOPE

DO H

Na lotnisku w Helsinkach wylądował po raz pierwszy polski samolot „Mikołaj Kopernik", który wykonał lot charterowy dla fińskiego biura podróży „Lomamatka".

Samolot był bardzo dokładnie oglądany i fotografowany, następnie (poniżej) poddany gruntownej kontroli gastronomicznej.

Samolot pełen Finów.

Nowe biuro miejskie LOTU w centrum Helsinek budzi duże zainteresowanie i jest powszechnie uznawane za jedno z najładniejszych.

Autograf kapitana Żuchowskiego jak widać w cenie...

Pańskie oko konia tuczy...

RNIKIEM"

ELSINEK

Miss Lotnictwa 1972 Kati Sundstrom w trakcie szkoleniowych zajęć w polskim samolocie.

LISTOPADOWY poranek, pełen deszczu i mgły. Z Okęcia wystartował w swój pierwszy, skandynawski (charterowy) lot polski samolot oznaczony literami SPA-LAA, czyli po prostu „Mikołaj Kopernik". Za sterami doświadczona załoga, na czele z kapitanem D. Żuchowskim. Port przeznaczenia: stolica Finlandii — Helsinki. Po spokojnym locie także lądowanie. Bacznie obserwowane i fotografowane. Na przylot naszego samolotu oczekiwała bowiem spora gromada dziennikarzy, oficjeli i najmłodszych wielbicieli lotnictwa, którzy zawsze wszystko wiedzą. To właśnie oni byli pierwsi przy samolocie i — co ciekawe — jakością sprzętu fotograficznego wcale nie ustępowali dziennikarzom.

Rozpoczęło się najpierw od zwiedzania — bardzo zresztą dokładne — samolotu. Pytania najróżniejsze — od tradycyjnych na temat danych eksploatacyjnych samolotu, do równie istotnych jak np. o wiek i stan cywilny naszych stewardess!?

Kapitan Żuchowski i jego załoga wyszła z tych słownych pojedynków zwycięsko. W następnej więc kolejności służyli wyłącznie fotografom, którzy na spotkanie z polską załogą przybyli w towarzystwie Miss Lotnictwa 1972 Kati Sundstrom. Nasz fotoreporter też nie był gorszy od swoich fińskich kolegów i niewiele brakowało, by sympatyczna Kati przyleciała do Warszawy w kabinie pilotów...

Do Warszawy przybyła natomiast 148-osobowa grupa zadowolonych z polskiej obsługi turystów fińskich. Popularne biuro podróży LOMA-MATKA miało tym razem — wspólnie z LOTEM i ORBISEM — do czynienia z przedstawicielami budownictwa, którzy pragnęli poznać bliżej naszą stolicę.

Turyści fińscy byli bardzo zadowoleni z podróży „Kopernikiem", czemu dawali wyraz zarówno w Warszawie jak i w Helsinkach, tuż po powrocie z Polski. Były też kwiaty i oficjalne wpisy do specjalnej księgi.

Przy okazji odnotujmy, że równie dobrze przyjęte zostało nowe biuro miejskie LOTU w centrum Helsinek, gdzie nawet przypadkowi przechodnie składali naszemu reprezentantowi gratulacje za udaną architekturę wnętrza. A Finowie na tych rzeczach znają się przecież autentycznie...

Stewardessa Teresa Skicińska miała pełne ręce roboty. Na zdjęciu wyżej opowiada malemu pasażerowi o Warszawie, zaś poniżej — przyjmuje wyrazy uznania za sprawną obsługę.

POLSKIE STEWARDESSY

W GUADALAJARA I PUERTO VALLARTA

Mówi ANNA KWIATKOWSKA

TO była bardzo ciekawa — choć muszę przyznać — niezmiernie męcząca podróż. Najpierw Mexico City, gdzie spotkałam się z dyrektorem R. Martinezem z Narodowej Rady Turystyki Meksyku. Potem godzinny lot do Guadalajara, gdzie odbywały się wszystkie imprezy Desfile de la Amistad International, czyli Międzynarodowego Festiwalu Przyjaźni. Na serdeczne zaproszenie organizatorów przybyły do Meksyku 32 przedstawicielki linii lotniczych z całego świata. Jednym bowiem z ważniejszych punktów programu Festiwalu był tu pokaz mody, tzw. Aeromoda Fashion Show (powtarzany następnie w Puerto Vallarta). Stewardessy, prezentowane indywidualnie przez konferansjera, demonstrowały licznie zgromadzonej publiczności swoje służbowe stroje, informując równocześnie o projektantach i rodzajach materiałów. (Nasz śliwkowy „Mody Polskiej" b. się wszystkim podobał). Pokaz ten, celowo pozbawiony elementów konkursu czy współzawodnictwa, spotkał się z bardzo życzliwym przyjęciem publiczności jak i publikatorów Prasa codzienna szeroko pisała o Festiwalu, ilustrując bogato sprawozdania swoich specjalnych wysłanników (jak np. w gazecie „El Occidental"). Również telewizja była naszym wiernym towarzyszem. Było mi osobiście bardzo przyjemnie, gdy wspólnie z koleżankami z Argentyny, Japonii i Meksyku zostałam zaproszona do studia na krótką rozmowę. Nasze służbowe stroje demonstrowałyśmy jeszcze potem w czasie niezwykle barwnego korowodu — parady po ulicach Guadalajary, zakończonego otwarciem Międzynarodowej Wystawy Plakatu Turystycznego. Wśród nadesłanych z całego świata plakatów niezwykle okazale prezentował się nasz LOTOWSKI „Latający chłopiec", który robił i w Meksyku dużą furorę.

Obok wystaw i pokazów uczestniczyłam także w spotkaniach oficjalnych. Do najważniejszych zaliczam wizytę u gubernatora stanu Jalisco (na zdjęciu wyżej), któremu wręczyłam w imieniu LOTU okazały kryształ, oraz wizytę u burmistrza Guadalajary G. Cosio Vidauri. Widziałam, że kolorowe albumy książkowe o Polsce oraz „Pasja" Pendereckiego wywarły na nim wrażenie.

Generalnie rzecz biorąc mogę stwierdzić, że tego typu wyjazdy są bardzo ważnym elementem szerzenia informacji o naszym kraju. W przeddzień uruchomienia linii atlantyckiej obecność przedstawiciela LOTU w dalekim Meksyku należy uznać za słuszną. Mnogość turystów z całego świata, a zwłaszcza z USA, stwarzała bowiem istotną szansę dla prezentacji Polski, jak i naszej LOTOWSKIEJ oferty na trasie Nowy Jork — Warszawa.

W KANSAS CITY

Mówi MARIA SZARGOT

UCZESTNICZYŁAM w posiedzeniu szefowych stewardess reprezentujących ponad 70 przewoźników powietrznych z całego świata, które odbywało się w Ośrodku Szkoleniowym TWA w Kansas (TWA Breech Training Academy). Zaraz na wstępie pragnę podkreślić, że było to bardzo robocze spotkanie. W kilku grupach, korzystając z pomocy magnetofonów i filmu, omawiano wiele istotnych elementów naszej pracy zawodowej. Wprowadzenia do dyskusji przygotowywali najwybitniejsi fachowcy (łącznie z doradcami Białego Domu), by później roboczo dyskutować z nami zarówno — mówiąc przykładowo — problemy związane z porywaczami, jak i przemytem narkotyków. Nie będzie chyba przesady, gdy powiem, że generalnie nasze rozważania były poświęcone roli kobiety we współczesnym świecie. Były to jednak nie teoretyczne rozważania na temat nowoczesnych form matriarchatu, lecz wspólny wysiłek, by uczynić naszą ciężką i odpowiedzialną pracę doskonalszą dla wymagających podróżnych.

Publikatory bardzo interesowały się naszą konferencją. Byłyśmy prezentowane w telewizji i każda z nas wypowiadała w swoim narodowym języku formułkę powitalną na pokładzie samolotu. Pragnę jeszcze dodać, że w Akademii TWA przygotowano dla LOTU 8-dniowy program szkolenia stewardess-instruktorów, co przed otwarciem linii atlantyckiej będzie miało bardzo istotne znaczenie.

Takie familijne zdjęcie wykonuje się prawie zawsze. Oczywiście żałujemy bardzo, że nie w kolorze...

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wew. 44. Redaktor — JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do n-ru 51 (1119) z dn. 17.XII. 1972 r. „Skrzydlatej Polski". Zdjęcia w numerze: M. Kobrzyński i LOT — Archiwum.